

KIYI ÖTESİ (OFFSHORE) TESİSLERİN SEBEP OLDUĞU KİRLENME ZARARLARI DOLAYISIYLA HUKUKİ SORUMLULUK VE TAZMİNAT MESELESİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

Doç. Dr. İsmail DEMİR*

ÖZET

Bu makalenin gayesi, kıyı ötesi tesislerce yürütülen petrol ve diğer deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işlenmesi faaliyetlerinden kaynaklanan sınır aşan kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini incelemek ve çözüm önerilerini tespit etmektir. Çalışmada mesele, milletlerarası deniz hukuku çerçevesinde ele alınmıştır. Öncelikle sınır aşan kirlenme zararları sorunu ortaya konulmuştur. Bilahare, milletlerarası hukukta meseleye dair düzenlemeler ile IMO tarafından yürütülen çalışmalara temas edilmiştir. Meselenin iyi anlaşılması bakımından IMO Hukuk Komitesi müzakerelerine yer verilmiştir.

Çalışmamızda meseleye dair milletlerarası hukukta ciddi boşlukların olduğu tespit edilmiştir. Sorunun çözümü hususunda en doğru yolun müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi olduğu, karşılıklı veya bölgesel bir sözleşme modeli ihdas edilmesinin yeterli olamayacağı sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: kıyı ötesi tesisler, petrol, deniz yatağı mineral kaynakları, kirlenme zararı.

* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi.
isocukdemir@hotmail.com

THE EVALUATIONS ON LIABILITY AND COMPENSATION ISSUE FOR POLLUTION DAMAGE CAUSED BY OFFSHORE FACILITIES

ABSTRACT

This article's purpose is to scrutinise the liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from exploration and exploitation activities of oil and other seabed mineral resources carried out by offshore facilities, and present solution suggestions. In this study, it is dealt with the matter as part of international maritime law. Firstly, the issue of transboundary pollution damage is put forth. Afterwards, it is addressed the regulations on the matter in international law and the workings carried out by IMO. The discussions of Legal Committee are referred for the understanding of the subject well.

In the study, it is identified there are significant gaps the matter in international law. For overcoming the issue, it is concluded that the best method is to build up any substantive international convention, that the creation of any model bilateral or regional agreement couldn't be sufficient.

Keywords: Offshore facilities, oil, seabed mineral resources, pollution damage.

GİRİŞ

Genel olarak “deniz suyuna muhtelif girdilerin karışması sonucunda doğal dengenin bozulması” olarak tanımlanan deniz kirliliği¹, XX.

¹ *Sav, Ö.: Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Ankara 2001, s. 8; Tütüncü, A.: Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Yenilenmiş B. 3., İstanbul 2004, s. 8. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (DHS: Deniz Hukuku Sözleşmesi) 1(4) maddesinde deniz çevresinin kirlenmesi; "canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı*

yüzyılın başlarından itibaren bütün dünyayı tehdit eden bir güncel sorundur. Özellikle 1950'den sonra milletlerarası seviyede deniz kirliliğinin önlenmesi ve kirlenme sonucu ortaya çıkan zararlar dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarının belirlenmesine yönelik çabalar hız kazanmıştır.

Deniz kirliliğinin en önemli kaynağı, gemilerin işletilmesinin sebep olduğu veya karıştığı deniz kazalarıdır. Büyük deniz kazalarının çoğunda, özellikle gemilerde yük ve yakıt olarak taşınan petrol ve diğer tehlikeli ve zararlı maddeler denize bırakılmakta, böylece çevreye geri dönüşü çok zor veya imkânsız zararlar meydana gelmektedir. Yine, birçok deniz kirliliği olaylarına birden fazla devletin, farklı tabiiyetteki kişilerin ve farklı devletlerin bayrağını çeken gemilerin karıştığı görülmektedir. Kirlenme olayı, birden fazla devletin kıyılarına, kara sularına, münhasır ekonomik bölgesine ve ilgili menfaatlerine zarar vermekte veya zarar tehdidinde maruz bırakılmaktadır.

Deniz kirliliğinin belirtilen nitelikleri, milletlerarası deniz topluluğunu deniz kirliliği dolayısıyla hukuki sorumluluk ve zararların tazmin edilmesi konusunda yeknesak kurallar ihdas etmek suretiyle bir milletlerarası rejim oluşturmaya sevk etmiştir. Bu amaçla, 1967'de meydana gelen TORREY CANYON² deniz kazasının olumsuz sonuçlarının da etkisiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) öncülüğünde kabul edilen bir dizi milletlerarası sözleşme ile "Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazmin Rejiminin" (Tazmin Rejimi) temelleri atılmıştır. Tazmin rejimi; "1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme" ve

olarak, haliçler de dâhil olmak üzere, deniz çevresine dâhil edilmesi" olarak tanımlanmıştır. 1982 DHS'nin Türkçe tercümesi için bkz. *Özman, A.*: Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

² Bu olayla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. *Özçayır, Z. O.*: Liability for Oil Pollution and Collisions, London – Hong Kong 1998, s. 211; *Abdullayev, C.*: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Ankara 2005, s. 195-196; *Hooke, N.*: Maritime Casualties (1963-1996), 2.ed., London 1997, s. 635.

“1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme”ye dayanmaktadır. Bu sözleşmeler, 1992’de kapsamlı biçimde revizyona tabi tutulmuş, “1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme” (1992 HSS: 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi)³ ve “1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme” (1992 FS: 1992 Fon Sözleşmesi)⁴ kabul edilmiştir. 1992 HSS ve 1992 FS, bütün Dünya’da geniş kabul gördüğünden önceki sözleşmelerin önemi kalmamıştır.

“2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme” (2001 BS: 2001 Bunker Sözleşmesi)⁵ ile “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü”nün (2003 TFS: 2003 Tamamlayıcı Fon

³ Türkiye, 17/8/2002 tarihi itibarıyla 1992 HSS’ne taraf olmuştur. Türkiye’nin 1992 HSS’ye katılmasına dair 15/6/2001 tarihli ve 2001/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme’nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Türkiye’nin katılım belgesi 15/8/2001 tarihinde IMO Genel Sekreterliği’ne tevdi edilmiştir. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.

⁴ Türkiye, 17/8/2002 tarihi itibarıyla 1992 FS’ne taraf olmuştur. Türkiye’nin 1992 FS’ne katılmasına dair 15/6/2001 tarihli ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme’nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Türkiye’nin katılım belgesi 15/8/2001 tarihinde IMO Genel Sekreterliği’ne tevdi edilmiştir. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.

⁵ Türkiye’nin 2001 BS’ne katılmasına dair 8/7/2013 tarihli ve 2013/5110 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte 2001 BS’nin İngilizce ve Türkçe metinleri 27/7/2013 – 28720 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Türkiye’nin katılım belgesi, IMO Genel Sekreterliği’ne 12/9/2013 tarihinde sunulmakla 2001 BS, Türkiye hakkında 12/12/2013 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. 2001 BS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *İlgin, C.:* Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon’un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003; *Ling, Z.:* Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer 2007; *Chau, W.:* Liability and Compensation for Bunker Pollution, The Journal of Maritime Law. & Commerce, October 2002, Vol. 33/5, s. 553 vd.

Sözleşmesi)⁶ kabulü ile birlikte Tazmin Rejimi güçlendirilmiştir. Petrol dışındaki diğer tehlikeli ve zararlı maddelerin yol açtığı kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluğu düzenlemek amacıyla “1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme” (1996 HNS: 1996 *Hazardous and Noxious Substances*)⁷ kabul edilmişse de henüz yürürlüğe girmediğinden Tazmin Rejimi, sadece petrolün sebep olduğu kirlenme zararlarıyla sınırlı kalmıştır.

Tazmin Rejimi, sadece gemilerin yük veya yakıt olarak taşımış oldukları petrolün sebep olduğu kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat esaslarını düzenlemektedir. Yaklaşık kırk beş yıldan beri uygulanmakta olan Tazmin Rejiminin genel olarak başarılı olduğu söylenebilir. Ancak denizlerin kirlenmesine sadece yük veya yakıt

⁶ 2003 TFS, 3/3/2005 tarihinde yürürlüğe girmiş olup hâlen otuz bir devlet taraf olmuştur. Bkz.

<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.

Türkiye, 5/6/2013 tarihi itibarıyla 2003 TFS'ne taraf olmuştur. Türkiye'nin 2003 TFS'ne katılmasına dair 10/9/2012 tarihli ve 2012/3717 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 2003 TFS'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 10/10/2012 tarihli ve 28437 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye'nin katılım belgesi ise 5/3/2013 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmiştir. 2003 TFS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Demir, İ.*: 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmede 2003 Tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Ocak – Haziran 2012, C. 3, S. 1, s. 213-256.

⁷ On dört devletin taraf olduğu 1996 HNS, yürürlüğe girmemiştir. 1996 HNS'nin yürürlüğe girmesini kolaylaştırmak amacıyla “1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşmenin 2010 Protokolü” (2010 HNS Protokolü) kabul edilmiştir. Ancak 30/4/2010 tarihinde kabul edilen 2010 HNS Protokolü de yürürlüğe girememiştir. Hiç bir devlet, 2010 HNS Protokolü'ne taraf olmamıştır. Türkiye, ne 1996 HNS'e, ne de 2010 HNS Protokolü'ne taraftır. Bkz. <[http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status %20-%202014.pdf](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf)>. 2010 HNS Protokolü'nü hazırlayan sebepler ve Protokol'ün getirmiş olduğu esaslar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Demir, İ.*: 1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme'de 2010 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Eylül 2011, C. XXVII, S. 3, s. 199-245.

olarak petrol ya da tehlikeli maddeler taşıyan gemilerin faaliyetleri sebep olmazlar. Denizlerde faaliyet göstermesine rağmen klasik gemi tanımına girmeyen ve kıyı ötesi tesisler olarak adlandırılan bazı tesis ve yapılar da deniz kirliliğine yol açmaktadır.

Başta petrol olmak üzere enerji kaynaklarının hızla tükenmeye başlaması, devletleri yeni enerji kaynakları araştırmaya sevk etmektedir. Buzulların erimesi, kutup bölgelerinde yeni deniz trafik hatlarının doğmasına yol açmıştır. Kutup bölgelerinde zengin petrol ve doğalgaz yataklarının varlığı, bu enerji kaynaklarının araştırılması ve çıkartılmasına yönelik kıyı ötesi petrol platformları ve sondaj birimlerinin (bundan böyle “kıyı ötesi tesisler” olarak anılacaktır)⁸ faaliyetlerini hızlandırmıştır. Dünya’nın birçok yerinde çok sayıda kıyı ötesi tesisleri bulunmaktadır ve sayıları hızla artmaktadır. Dünya üzerinde hâlen 6.000’den fazla kıyı ötesi tesislerinin mevcut olduğu tahmin edilmektedir. Özellikle Meksika Körfezi, Kuzey Denizi ve Uzak Doğu denizleri gibi petrol zengini sahalarda denize sabitlenmiş şekilde çalıştırılan veya deniz dibinde yatan yüzlerce kıyı ötesi tesisi mevcuttur⁹.

Son yıllarda klasik gemi tanımına uygun düşmeyen, özellikle genel kabul görmüş milletlerarası sözleşmelerdeki tanıma dâhil olmayan, denizde petrol ve diğer deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işlenmesi faaliyetlerini gerçekleştiren kıyı ötesi tesislerin, karıştıkları olaylarda büyük çevre felaketlerine sebep olduklarına şahit olunmaktadır. Devletler, ülkelerinin bir parçası olması sebebiyle üzerlerinde egemenlik

⁸ Kıyı ötesi tesis kavramı, bir hayli geniştir; sadece petrol platformları ve sondaj birimlerini değil, doğalgaz gibi diğer deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işletilmesinde kullanılan tesislerin yanı sıra suni adaları, boru hatlarını ve diğer yapıları da kapsar. Çalışmamızda “kıyı ötesi tesisi”, petrol ve diğer deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işletilmesinde kullanılan platformlar ve sondaj birimleri anlamında kullanılmıştır. Kıyı ötesi tesis ve suni adaların tanımları ve sınıflandırmaları hakkında bkz. *Esmaili, H.: The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law, Aldershot – Burlington USA –Singapore – Sydney 2001, s. 12 – 16; Radovich, V.: International Legal Regime of Offshore Structures – Environmental Concerns, <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Young%20CMI/Paper_2_Violeta_Radovich.pdf>*.

⁹ *Schoenbaum, T. J.: Admiralty and Maritime Law, 4th ed., St. Paul MINN 2004, s. 906.*

haklarına sahip oldukları kendi kara sularında çalışan kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme zararları için iç hukuklarında diledikleri düzenlemeleri yapmakta serbesttirler¹⁰. Her ne kadar 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (DHS: Deniz Hukuku Sözleşmesi) açıkça bahsedilmemişse de kara sularındaki egemenlik haklarına dayanarak bir kıyı devletinin, kara suları içinde bir kıyı ötesi tesisi kurma ve inşa etme hakkına sahip olduğu tartışmasızdır¹¹.

Birçok kıyı devleti, kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenmenin muhtelif yönlerine etkili biçimde temas eden millî mevzuat ve standartları geliştirmiştir¹². Ancak millî mevzuat hükümleri, kirlenme olayının birden fazla devleti etkilediği çoğu hâllerde uygulanamayacağından yetersiz kalmaktadır. Ayrıca, kıyı ötesi tesislerce kara sularının ötesindeki deniz alanlarında veya kara sularında yürütülen faaliyetlerin birden fazla devletin denizlerinde kirlenme zararına yol açtığı veya diğer menfaatlerine zarar verdiği olaylarla ilgili olarak hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini düzenleyen müstakil bir milletlerarası rejim bulunmamaktadır.

Diğer yandan, Tazmin Rejimi de kıyı ötesi tesislerin yol açtığı kirlenme olaylarını kapsamadığından yetersiz kalmaktadır. Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme zararları için hukuki sorumluluğu düzenleyen bir milletlerarası sözleşmenin mevcut olmaması, milletlerarası hukukta boşluk olduğuna işaret etmektedir. Çalışmamız, kıyı ötesi

¹⁰ Kara sularının hukuki rejimi hakkında bkz. Özman, A.: Deniz Hukuku, C. I, Giriş – Kaynaklar – Kişiler – Nesnelere – Ulusal Deniz Alanları, Ankara 2006, s. 288 vd; Kuran, S.: Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2009, s. 56 vd; Toluner, S.: Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, B. 4, İstanbul 1996, s. 109 vd; Pazarıcı, H.: Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, B. 7, Ankara 2003, s. 319. Ayrıca bkz. DHS m. 2.

¹¹ Esmaili, s. 71.

¹² Bazı devletlerin mevzuatında yeterli düzenlemelerin bulunmadığı görülmektedir. Bunun sebepleri; her devletin farklı sorunlar dizisiyle karşı karşıya kalması ve gelişmiş bir çevre rejiminin başarılı biçimde uygulanmasının yaygın biçimde o devletin ekonomik gelişmesine, politik faktörlere ve millî ekonomi içinde kıyı ötesi tesislerin faaliyetlerinin nispi önemine bağlı olmasıdır. Bkz. Kashubsky, M.: Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry: Review of Major Conventions and Russian Law, Maritime Studies, November-December 2006, Vol. 2006/151, Part I, s. 8.

tesislerce yürütülen araştırma ve işleme faaliyetlerinin birden fazla devletin denizlerine ve diğer menfaatlerine zarar verdiği olaylar sebebiyle doğan hukuki sorumlulukla sınırlandırılmıştır.

I. KIYI ÖTESİ TESİSLERİN FAALİYETLERİNDEN KAYNAKLANAN KİRLENME ZARARI

Petrol ve diğer deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işlenmesi faaliyetlerinde kullanılan kıyı ötesi tesisleri, çoğunlukla klasik gemi tanımına uygun düşmemektedir. Bunların bir kısmı hareketli, bir kısmı ise sabit tesislerdir. Hareketli olsalar dahi araştırma ve işletme faaliyetleri sırasında genellikle denize, deniz yatağına sabitlenirler¹³.

Kıyı ötesi tesisler, doğası gereği gemilerle çarpışabilirler, denize atık bırakılması faaliyetlerine konu olabilirler; en önemlisi kara kaynaklı faaliyetlere kıyasla deniz çevresinin ciddi ölçüde kirlenmesine yol açabilirler. Özellikle petrol platformlarının patlaması sonucu büyük çevre felaketlerinin yaşanması her zaman mümkündür.¹⁴ Bu sebeple kıyı ötesi tesislerin sahip olması gereken teknik koşulların ve donanımlarının denetlenmesinin yanı sıra faaliyetlerinin de takibi amacıyla kayıt altına alınmaları gerekir. Bu ise iç hukuk düzenlemeleri veya bölgesel sözleşmelerle gerçekleştirilir¹⁵.

Son yıllarda kıyı ötesi tesislerin petrol ve diğer deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işletilmeleri sırasında meydana gelen deniz kazaları sonucu yaşanan büyük çevre felaketleri, milletlerarası deniz

¹³ Kıyı ötesi tesislerin faaliyetleri, kıyıda araştırma ve işleme faaliyetlerine nazaran oldukça karmaşık ve ileri teknoloji gerektiren, tehlikeli ve pahalı işlerdendir. Kıyı ötesi tesisler, ağır iklim koşullarına dayanıklı biçimde inşa edilirler. Bazıları 20 ilâ 200 kadar işçiye barınma imkânı sağlar. Ayrıca tesislerde meteorolojik ölçümler yapılır; dalgıçlar, helikopterler, kontrol ve haberleşme donanımı, vinçler, yangın söndürme ve önleme teçhizatı, insan artıklarının depolanması ve idaresi ile yardımcı gemiler bulundurulur. Bkz. *Radovich*, s. 2.

¹⁴ *Kindt*, J. W.: *The Law of Sea: Offshore Installations and Marine Pollution*, *Pepperdine Law Review* 1985, Vol. 12/2, s. 381.

¹⁵ *Honein*, S. E.: *The International Law relating Law to Offshore Installations and Artificial Islands*, *Southampton* 1991, s. 101-102.

topluluğunun dikkatini çekmeye başlamıştır¹⁶. Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu olaylar, geri dönüşü çok güç deniz kirliliğine yol açmış, temizleme ve eski hâle getirme masrafları ile maruz kalınan zararlar, büyük boyutlara ulaşmıştır. Batan veya sürüklenen kıyı ötesi tesisler, deniz çevresiyle birlikte emniyetli seyrüsefere de ciddi risk oluşturmaktadırlar¹⁷. Aşağıda kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu Dünya kamuoyunun dikkatini çeken önemli bazı kirlenme olaylarına bir miktar değinilmesinde fayda görülmüştür:

- (a) SANTA BARBARA 1970: Olay, kıyı ötesi tesislerin yol açtığı çevre zararına ilk defa kamuoyunun dikkatinin çekilmesi bakımından önem taşımaktadır. Amerika Birleşik Devletlerinin (ABD) Kaliforniya kara sularının ötesinde deniz yatağında petrol araştırma faaliyetlerinin yürütüldüğü sırada meydana gelen bu olayda, denize dökülen 4.500 ton (33.000 varil) petrol, Kaliforniya kıyılarına ulaşmış, yaklaşık 90 km uzunluğundaki kıyı şeridinde önemli kirlenme zararlarına sebep olmuştur. Deniz yatağında petrol araştırma faaliyetlerini yürüten “*Union Oil Company*” isimli konsorsiyum ve onların sigortacıları, yaklaşık 60 Milyon Dolar tazminat ödemişlerdir. Buna rağmen tazmin

¹⁶ Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme zararları hakkında kesin istatistikî veriler bulunmamakla beraber 1955 ilâ 1981 yılları arasında yaklaşık otuz beş adet petrol platformunda meydana gelen patlamaların çevre zararına yol açtığı bilinmektedir. Bkz. *Brubaker, D.: Marine Pollution and International Law, London – Florida 1993, s. 38 – 40.*

¹⁷ *White, M.: Offshore Craft and Structures: A Proposed International Convention, Australian Mining & Petroleum Law Journal 1999, Vol. 18, s. 26; Dubais, B. A.: The 1976 London Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage from Offshore Operations, The Journal of Maritime Law & Commerce (1977 – 1978), Vol. 9/1, s. 61; McDade, P. V.: The Removal of Offshore Installations and Conflicting Treaty Obligations as a Result of the Emergence of the New Law of the Sea: A Case Study, San Diego Law Review 1987, Vol. 24/3, s. 645; Brown, E. D.: Decommissioning of Offshore Structures: Legal Obligations under International and Municipal Law, Oil and Petrochemical Pollution 1982, Vol. 1/1, s. 23-36.*

edilemeyen çevre zararının 10 ilâ 50 Milyon Dolar arasında olduğu tahmin edilmektedir¹⁸.

- (b) EKOFISK 1977: Kuzey Denizi'nin Norveç kısmında, EKOFISK alanında çalışmakta olan BRAVO 14 isimli petrol platformu aniden patlamıştır. Olayda 21.300 ton petrol denize dökülmüş, oluşan petrol tabakası yaklaşık 1.000 km² büyüklüğündeki bir alana yayılmıştır¹⁹.
- (c) IXTOC I 1979: 1979'da Meksika Körfezi'nde IXTOC I isimli petrol araştırma kuyusunda yürütülen çalışmalar sırasında büyük bir patlama meydana gelmiştir. Patlamayla birlikte denize dökülen petrolün sebep olduğu çevre kirliliği, büyük zararlara yol açmıştır. Olay, o zamana kadar tek kaynaktan doğan en büyük petrol dökülmesi olarak tarihe geçmiştir. Yaklaşık 500.000 ton (3 Milyon varil) petrol, denize dökülmüştür. Texas'ta zarar görenler için ABD Kongresi tarafından 80 Milyon Dolar tutarında bir fon tesis edilmiştir²⁰.
- (d) MONTARA 2009: 21.8.2009 tarihinde Avustralya'nın münhasır ekonomik bölgesi içinde bulunan MONTARA isimli kıyı ötesi petrol platformunun üzerinde bulunduğu petrol kuyusu, sondaj faaliyeti esnasında aniden patlamıştır. Petrol platformunun ve donanımın sahibi, Avustralya'da ulusal petrol araştırma ve işleme faaliyetlerini yürüten bir şirkettir. 30.8.2009 tarihine kadar petrol tabakası, adeta bir "deniz yaşamı otobanı" olarak nitelendirilen deniz alanında, yaklaşık 1.750 okyanus mil karesinden fazla bir sahaya yayılarak deniz çevresine çok büyük zararlar vermiştir. Avustralya Deniz Emniyeti İdaresi, kendi sularında petrol dökülmesine müdahale faaliyetlerini koordine etmiş,

¹⁸ Johnston, D. M.: The Environmental Law of the Sea, Switzerland 1981, s. 247.

¹⁹ Johnston, s. 247.

²⁰ Johnston, s. 247-248.

yürütülen faaliyetler hakkında Endonezya'ya gerekli bilgileri vermiştir. Ancak, sadece birkaç gün içinde hareket hâlindeki petrol tabakası, 5.800 mil karelik bir alana yayılmış ve Endonezya sularına ulaşmıştır. MONTARA'dan sızan petrol, Timor Denizi'nde Endonezya sularında ciddi deniz kirliliğine yol açmıştır. Kıyıda yaşayanlar, büyük zararlara maruz kalmışlardır. Kirlenmeden etkilenen sahaya en yakın Endonezya köyü olan Kupang'da balıkçıların toplam balık yakalama oranı, dramatik biçimde azalmıştır. Henüz kesin zararın boyutları, tespit edilememiştir²¹.

- (e) DEEPWATER HORIZON 2010: Kıyı ötesi tesislerin faaliyetlerinden kaynaklanan en büyük deniz kirliliği, DEEPWATER HORIZON olayı sonrası gerçekleşmiştir. MONTARA'dan sekiz ay sonra meydana gelen olay, hem ABD'nin, hem de tarihin en büyük çevre felaketi olarak tarihe geçmiştir²². Meksika Körfezi'nde petrol arama faaliyetinde bulunan İngiliz Petrol Şirketi BP'ye (*British Petroleum*) ait DEEPWATER HORIZON isimli petrol platformu, 20.4.2010 tarihinde patlayarak batmış, uzun süre kapatılmayan deniz dibindeki petrol kuyusundan çok büyük miktarda petrol, denize dökülmüştür. Yaklaşık 5 milyon varil petrol denize dökülmüş, petrol sızıntısı üç aylık bir çalışmayla önlenebilmiştir. ABD, tarihinin en büyük petrol kirliliği zararına maruz kalmıştır. Olayda on bir işçi ölmüş, on yedi işçi yaralanmıştır. BP, başlangıçta zarar görenlere 7,8 Milyar Dolar ödemeyi kabul etmiştir. Geçen süreçte BP'nin ödemek zorunda olduğu tazminat tutarı 40 Milyar Dolara

²¹ LEG 97/14/1, September 10, 2010.

²² Allen, J.: A Global Oil Stain – Cleaning Up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production, Australian and New Zealand Maritime Law Journal 2011, Vol. 25, s. 90.

dayanmıştır²³. ABD Federal Mahkemesi, BP'nin ağır kusurlu olduğuna hükmetmiştir. New Orleans Mahkemesi, BP'nin çalıştığı anlaşmalı şirketlerin de kusurlu olduğuna hükmetmiştir. Karar sonrasında BP'nin yaklaşık 18 Milyar Dolar daha tazminat ödemek zorunda kalacağı beklenmektedir²⁴.

II. MİLLETLERARASI HUKUKTAKİ DÜZENLEMELER

Meselenin anlaşılmasına yapacağı katkının önemi dolayısıyla, milletlerarası hukukta başta milletlerarası sözleşmeler olmak üzere, kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme zararları için hukuki sorumluluk ve tazminat meselesine temas eden düzenlemelerin tespitinde fayda görülmüştür. Aşağıda gösterildiği üzere, bu düzenlemelerin büyük bir kısmı, meseleye dolayısıyla temas etmektedir. Meseleyi müstakil biçimde ve doğrudan düzenleyen bir milletlerarası sözleşme mevcut ise de henüz yürürlüğe girmemiştir.

A) 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (DHS)

DHS'ne göre kıyı devletleri, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerinde kıyı ötesi tesisleri inşa etmeye, bunları inşası, işletilmeleri ve kullanımını düzenlemeye ve izin vermeye genel olarak yetkilidir²⁵. Ancak, DHS çok kapsamlı ve detaylı hükümler ihtiva etmemektedir; devletlerin haklarını kullanırlarken uymak zorunda oldukları şartlar, sistematik ve eksiksiz olarak belirlenmiş değildir²⁶. DHS, kıyı ötesi tesislere dair bazı kurallar getirmekle beraber bunlar üzerinde devletlerin yetkileriyle inşa ve işletilmeleri gibi meseleler, millî mevzuatla düzenlenmektedir²⁷.

²³ Allen, s. 102 – 103.

²⁴ Ramseur, J. L.: Liability and Compensation Issues Raised by the 2010 Gulf Oil Spill, Congressional Research Service, (11 March 2011), <<https://fas.org/sgp/crs/misc/R41679.pdf>>; <http://www.bp.com/tr_tr/turkey/toplum-ve-cevre-/cevresel-faaliyetlerimiz/cevre-duyarli_/meksika-koerfezi--deepwater-horizon--.html>; <http://tr.euronews.com/2014/09/05/bp-meksika-korfezi-ndeki-petrol-sizintisinde-ihmalkar-bulundu>>; < <http://global.britannica.com/EBchecked/topic/1698988/Deepwater-Horizon-oil-spill-of-2010>>.

²⁵ Esmaeili, s. 107.

²⁶ Honein, s. 103.

²⁷ Esmaeili, s. 107.

DHS, genel olarak devletlerin deniz yatağında yürüttükleri faaliyetler sebebiyle meydana gelen deniz kirliliğini kontrol etmelerini, kirlenmenin yol açtığı zararların tazminine imkân veren başvuru yollarını kabul etmelerini öngörmekte; devletlere bu yükümlülükleriyle ilgili olarak milletlerarası hukukun geliştirilmesi ve uyuşmazlıkların çözümlenmesine yönelik görevler vermektedir. Ancak DHS, doğrudan herhangi bir sorumluluk ve tazminat rejimi kurmamıştır.

DHS m. 192 – 208, devletleri deniz yatağı faaliyetleri ve yetkileri altındaki tesislerin faaliyetleri dolayısıyla deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesine dair muhtelif yükümlülüklerle tabi kılmaktadır. DHS m. 214'e göre devletlerin, m. 208 uyarınca kabul edilen kanun ve kuralları uygulanmaları gereklidir. Devletler, yetkileri dâhilinde deniz yatağında yürüttükleri faaliyetlerden doğrudan doğruya veya dolaylı olarak kaynaklanan, münhasır ekonomik bölgeleri ve kıta sahanlıklarında bulunan suni adalardan, tesislerden ve yapıların faaliyetleri sonucu meydana gelen deniz kirliliğini önlemek, azaltmak ve kontrol altına almak için yetkili milletlerarası kuruluşlar veya bir diplomatik konferans aracılığı ile belirlenen uygulanabilir milletlerarası kural ve ilkeleri yürürlüğe koymak üzere gerekli kanunları ve kuralları kabul edecekler, diğer uygun tedbirleri alacaklardır.

DHS m. 235(1), deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin yükümlülüklerini yerine getirmeyen devletlerin milletlerarası hukuka göre sorumlu olacağını belirtmektedir. Aynı maddenin 2. fıkrasına göre devletler, iç hukuklarında yetkilerine tabi kişilerin deniz çevresini kirletmelerinden kaynaklanan zararların hızlı ve uygun şekilde tazmin edilmesi veya diğer şekillerle giderilmesine imkân verecek başvuru yollarının mevcut olmasına özen göstermek zorundadırlar. 3. fıkra ise kirlenme zararlarının hızlı ve uygun şekilde tazminini sağlamak amacıyla devletlerin, zararların değerlendirilmesine ve tazminine, uyuşmazlıkların çözümüne, gerektiğinde zorunlu sigorta veya tazminat fonlarının ihdasına ilişkin kriter ve usullerin tespitine dair milletlerarası sorumluluk

hukukunun uygulanması ve geliştirilmesi amacıyla işbirliği yapmalarını hüküm altına almaktadır.

B) 1958 Kıta Sahanelğine Dair Cenevre Sözleşmesi

Bu Sözleşme'nin 5(7) maddesi, bir kıyı devletinin, kıyı ötesi tesislerin etrafındaki emniyetli bölgelerde bulunan zararlı faktörlerden denizin canlı kaynaklarının korunması için bütün uygun tedbirleri almasını istemektedir.

C) 1977 Tarihli Deniz Yatağı Mineral Kaynaklarının Araştırılması ve İşletilmesinden Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararları İçin Hukuki Sorumluluğa Dair Sözleşme

1.5.1977 tarihinde İngiltere önderliğinde düzenlenen bir konferansta kabul edilen “Deniz Yatağı Mineral Kaynaklarının Araştırılması ve İşletilmesinden Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararları İçin Hukuki Sorumluluğa Dair Sözleşme” (1977 Sözleşmesi)²⁸, kıyı ötesi tesislerinin faaliyetleri sonucu meydana gelen petrol kirliliği zararları için müstakil bir hukuki sorumluluk ve tazmin rejimi kurmaktadır. 1977 Sözleşmesi, hangi nitelikte olursa olsun deniz yatağına sürekli olarak bağlı olup olmadığını dikkate almaksızın sadece araç niteliğindeki herhangi bir deniz yapısına ihtiyati haciz, çatma, ipotek, petrol kirliliği ve kurtarma gibi farklı deniz meselelerine mevcut deniz sözleşmeleri düzenlemelerini uygulamayı amaçlamaktadır²⁹. Almanya, İrlanda, Hollanda, Norveç, İsveç ve İngiltere'nin imzacı olduğu 1977 Sözleşmesi, hiçbir devletin onaylamaması sebebiyle yürürlüğe girmemiştir³⁰.

Tazmin Rejimi'ne paralele hükümler içeren 1977 Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmemesinin en önemli sebebi, Tazmin Rejimi'ne göre

²⁸ *The Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources, 1977.*

²⁹ *Esmaili, s. 37.*

³⁰ 1977 Sözleşmesi'nin İngilizce metni ve statüsü hakkında bkz. <<http://cil.nus.edu.sg/1977/1977-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-resulting-from-exploration-for-and-exploitation-of-seabed-mineral-resources>>.

sorumluluk sınırlarının bir hayli yüksek olmasıdır³¹. Ayrıca sınırlı ve sınırsız sorumluluk için alternatiflerin belirlenmesi ile “1974 Tarihli Kıyı Ötesi Sorumluluk Sözleşmesi”nin (OPOL) mevcudiyeti, diğer sebepler olarak gösterilebilir³². Dolayısıyla imzacı devletlerin hiçbirisi kıyı ötesi tesisler için böyle bir ağır yükün altına girmek istememiştir.

Yürürlüğe girmemiş olmakla beraber hemen hemen Tazmin Rejimi’ne paralel hükümler içeren 1977 Sözleşmesi kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat meselesine doğrudan temas eden en önemli milletlerarası belgedir. 1977 Sözleşmesi, kıyı ötesi tesislerin faaliyetlerinden kaynaklanan kirlenme zararlarında kusursuz sorumluluk esasını benimsemiştir. 40 Milyon Özel Çekme Hakkı’na (SDR: *Special Drawing Right*) kadar sorumluluğun sınırlandırılması mümkündür. Ancak Taraf Devletler, daha yüksek miktarda sorumluluk sınırları belirleyebilecekleri gibi, sınırsız sorumluluk ilkesini de kabul edebilirler. Kıyı ötesi tesisinin işleteni gibi sadece belirli kişilere karşı sorumluluk (*channelling provision*) yöneltilebilir. Sorumluların 35 Milyon SDR’ye kadar sigorta yaptırması veya diğer bir mali güvence belgesi sağlaması zorunludur. Zarar görenlerin sigortacıya karşı doğrudan dava açma hakları (*direct action*) tanınmıştır. 1977 Sözleşmesi, sorumluluk sınırlarının aşıldığı durumlarda ilave güvence sağlayan tüzel kişiliğe sahip bir fon kurmamıştır³³.

D) 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme

³¹ Johnston, s. 255.

³² Shaw, R.: Trans-boundary Oil Pollution Damage Arising from Exploration and Exploitation of Offshore Oil. Do We Need An International Compensation Convention?, October – December 2011, CMI News Letter No. 3, s. 20; <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Newsletters/CMI%20News%202011-3.pdf>>.

³³ Bu sözleşme hakkında bkz. Bates, J. – Birnie, P. - Burgess, R.: Transmittal and Instruction Sheet for Oil and Gas Law, The North Sea Exploration (by Kenneth R. Simmonds General Editor), Vol. 1, New York 1982, s. 1.0051.

Kısa adıyla MARPOL 73/78³⁴ olarak bilinen Sözleşme, bir sorumluluk ve tazminat rejimi kurmaksızın gemi kaynaklı kirlenmenin türlerini ve kirlenmenin önlenmesine ilişkin düzenlemeleri ihtiva etmektedir.

E) 1990 Tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme

“Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme” (OPRC)³⁵, hukuki sorumluluk ve tazminat rejimi kurmaksızın Taraf Devletlerin kıyı ötesi petrol tesisleri ve donanımlarından kaynaklanan petrol kirliliği olaylarına müdahale etmelerini istemektedir.

F) 1974 Tarihli Çevrenin Korunmasına Dair Danimarka, Finlandiya, Norveç ve İsveç Arasında İmzalanan Sözleşme

Bölgesel nitelikteki bu Sözleşme³⁶, sadece belirtilen devletlerle sınırlı olarak kıyı ötesi platformlardan dökülen petrolün sebep olduğu kirlenme zararları için tazminat ödenmesini öngörmektedir.

³⁴ *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.* 2/11/1973’de kabul edilen MARPOL, yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığından yürürlüğe girememiştir. MARPOL’ün yürürlüğe girişini kolaylaştırmak amacıyla 1978’de bir Protokol ile bazı hükümleri değiştirilmiştir. Bilahare 2/10/1983 tarihinde değiştirilmiş hâliyle yürürlüğe giren Sözleşme, yaygın şekilde MARPOL 73/78 olarak anılmaktadır. Türkiye, 24/6/1990 tarihli ve 20558 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 3/5/1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla MARPOL 73/78’in I, II ve V numaralı eklerine 10/1/1991 tarihi itibarıyla taraf olmuştur. Daha sonra gerçekleştirilen mevzuat değişiklikleriyle de MARPOL 73/78’in III, IV ve VI numaralı eklerine taraf olunmuştur. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>>.

³⁵ *The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990.* Türkiye, 13/5/1995 tarihinde yürürlüğe giren OPRC’ye 1/10/2004 tarihi itibarıyla taraf olmuştur. OPRC’nin Türkçe ve İngilizce metinleri, 25/8/2003 tarihli ve 2003/6084 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte 18/9/2003 tarihli ve 25233 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Ayrıca bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>>.

³⁶ *The Convention on the Protection of the Environment between Denmark, Finland, Norway and Sweden, 1974 (The Nordic Convention).*

G) 1976 Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında Sözleşme

Avrupa Birliği ve yirmi bir devlet tarafından kabul edilen “Akdeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında Sözleşme” (Barselona Sözleşmesi)³⁷, Taraf Devletlerin, deniz yatağı kaynaklarının araştırılması ve işlenmesi faaliyetleri sebebiyle Akdeniz’in kirlenmeye karşı korunmasını amaçlamaktadır. 1994’de kabul edilen bir Protokol ile kıyı ötesi petrol araştırma ve işleme tesislerinin faaliyetleri açıkça kapsama alınmıştır.

H) 1978 Deniz Çevresinin Kirlilikten Korunmasına Dair İşbirliği Hakkında Kuveyt Bölgesel Sözleşmesi

Sözleşme³⁸, Taraf Devletleri kendi bölgelerindeki kıyı ötesi tesislerin faaliyetlerinden kaynaklanan deniz kirliliğine karşı mücadele etmekle yükümlü kılmakta, fakat hukuki sorumluluk ve tazminat hükümleri içermemektedir. Sözleşme, özellikle ilgili bölgedeki düzenleyici faaliyetlerden yetki meselelerine temas etmektedir³⁹.

İ) 1992 Baltık Deniz Sahası Deniz Çevresinin Korunmasına Dair Sözleşme

Sözleşme⁴⁰, Taraf Devletleri kendi bölgelerindeki kıyı ötesi tesislerin faaliyetlerinden kaynaklanan deniz kirliliğine karşı mücadele

³⁷ *The Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution, 1976.* Barselona Sözleşmesi ve Protokollerinin metinleri, statüsü, Taraf Devletler ve sair bilgiler için bkz. <<http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001004>>. Türkiye, Güney Kıbrıs, Mısır, Cezayir ve Suriye Barselona Sözleşmesi’ne taraftır. Türkiye, 14/10/1994’de kabul edilip 24/3/2011 tarihinde yürürlüğe giren ve “Offshore Protokolü” olarak adlandırılan 1994 Protokolü’ne taraf olmamıştır. Bu Protokol’e Güney Kıbrıs, Avrupa Birliği ve Suriye taraf olmuş, ancak Türkiye, Mısır ve İsrail taraf olmamışlardır.

³⁸ *The Kuwait Regional Convention for Co-operation on the Protection of the Marine Environment from Pollution, 1978.* Ayrıntılı bilgi için bkz. <<http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonunep/ropme/instruments/default.asp>>.

³⁹ Bates, J. H. – Benson, C.: *Marine Environment Law*, London – Newyork – Hamburg – Hong Kong 1993, s. 7-7.

⁴⁰ *The Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1992.* Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.bfn.de/0310_helsinki+M52087573ab0.html>.

etmekle yükümlü kılmakta, fakat hukuki sorumluluk ve tazminat hükümleri içermemektedir.

J) 1992 Kuzeydoğu Atlantik Deniz Çevresinin Korunması Hakkında Sözleşme

Avrupa Topluluğu ve on beş Avrupa Birliği üyesi devlet kabul edilen Sözleşme (OSPAR) ⁴¹, kıyı ötesi tesislerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi ve bertarafına yönelik kurallar içermektedir.

K) 1974 Kıyı Ötesi Kirlenme Sorumluluk Sözleşmesi (OPOL)

OPOL ⁴², İngiltere, Danimarka, Almanya, Fransa, İrlanda, Hollanda ve Grönland gibi belirli devletlerden birine ait olan ve bu devletlerin sularında faaliyet gösteren sabit veya hareketli kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu petrol kirliliği zararlarının tazmini amacıyla büyük petrol şirketlerinin 4.9.1974 tarihinde kendi aralarında yaptıkları özel nitelikte bir sözleşmedir. 1.5.1975 tarihinde yürürlüğe giren OPOL, Kuzey Denizi ve civarında faaliyet gösteren, bu sözleşmenin kapsamındaki petrol şirketlerine ait kıyı ötesi tesislerden kaynaklanan petrol kirliliği zararları için hukuki sorumluluk esaslarını düzenlemektedir. Baltık Denizi ve Akdeniz'de bulunan kıyı ötesi tesisler, sözleşmenin kapsamı dışında bırakılmıştır. Bununla birlikte OPOL'un uygulanabilmesi için kirlenme zararının gerçekleştiği yerin bu devletlerden birinin suları dâhilinde olması gerekmez.

OPOL'u imzalayarak taraf olan petrol şirketleri, sebep oldukları kirlenme zararlarından kusursuz olarak sorumlu olmayı kabul etmektedirler. Her bir olay için mesafelere bağlı olarak artan sorumluluk sınırları mevcuttur. Ancak OPOL, azami 250 Milyon ABD Dolarına kadar tazminat güvencesi sağlamaktadır. Bu meblağa bir olayda alınan iyileştirici tedbirlerin masrafları dâhildir. OPOL'e taraf şirketler, zarar görenlere karşı borçlarını yerine getirmeyen taraf şirketlerden birisinin karşılaması gereken tazminat ödemesine katkı sağlamayı kabul

⁴¹ *The Convention for the Protection of Marine Environment of the North East Atlantic, 1992.* Ayrıntılı bilgi için bkz. *Esmaili*, s. 159 – 160; <http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=00340108070000_000000_000000>.

⁴² *The Offshore Pollution Liability Agreement, 1974.*

etmektedirler. Bunların yapacakları katkılar, taraf şirketlerce işletilmekte olan kıyı ötesi tesislerinin sayısına orantılı olarak belirlenir. Uyuşmazlıklar, Milletlerarası Ticaret Odası (ICC: *International Chamber of Commerce*) tahkim kurallarına göre çözülmektedir⁴³.

L) Diğer Yazılı Düzenlemeler

Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu zararlar için hukuki sorumluluğa temas eden diğer yazılı düzenlemeler aşağıda gösterilmiştir:

- (a) 2010 Birleşmiş Milletler Çevre Programı Rehber Kuralları⁴⁴.
- (b) 1992 Birleşmiş Milletler Çevre Konferansı ve Genel Kurul Kararları⁴⁵.
- (c) 1992 Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı Tarafından Kabul Edilen Rio Çevre ve Kalkınmaya Dair Bildirim⁴⁶.
- (d) 2004 Avrupa Birliği Çevre Sorumluluk Yönergesi⁴⁷.

⁴³ OPOL hakkında daha fazla bilgi için bkz. <<http://www.opol.org.uk/about-2.htm>>.

⁴⁴ *United Nations Environment Programme* (UNEP). Bu kurallar, çevreye tehlike oluşturan faaliyetlerden kaynaklanan zararlar dolayısıyla sorumluluk ve tazminata dair iç mevzuatın geliştirilmesini amaçlamakla birlikte özel olarak kıyı ötesi platformlara temas etmemektedir.

⁴⁵ Bu metinler, Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından kaleme alınan prensipler ve makaleleri dikkate alarak, tehlikeli faaliyetlerden kaynaklanan sınır aşan zararlar dolayısıyla sorumluluk ve tazminata dair millî ve milletlerarası hukukun geliştirilmesine temas etmektedir.

⁴⁶ Bu bildirim, devletlerden ilke olarak kirletenin kirletmenin zararlarına katlanması gerektiği anlayışına dayanarak çevre zararının olumsuz etkileri dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminata ilişkin milletlerarası hukuku geliştirmelerini, çevre zararının mağdurlarına yeterli seviyede tazminat ödenmesini sağlayacak tedbirleri almalarını istemektedir.

⁴⁷ *The European Union Environmental Liability Directive* (2004/35/EC). Yönerge, kusur dikkate alınmaksızın işletenlerin, zarara sebep olan tehlikeli faaliyetleri yürütmelerine olanak sağlamakta, fakat çok sınırlı bir kapsamda petrol donanımlarının karıştığı kazalara uygulanmaktadır. DEEPWATER HORIZON olayına tepki olarak Avrupa Komisyonu, kıyı ötesi petrol faaliyetlerinde acil güvenlik değerlendirmesi başlatmış, Avrupa Parlamentosu ise Komisyonun kıyı ötesi faaliyetlerde yüksek emniyete sahip standartları geliştirmesini öngören bir karar kabul etmiştir.

- (e) Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 4.12.2006 tarihli A/RES/61/36 ve 6.12.2007 tarihli A/RES/62/68 tarihli kararları.
- (f) IMO'nun Kıyı Ötesi Tesislerin Sebep Olduğu Kirlenmeye Dair Tavsiye ve Kararları⁴⁸.
- (g) Rusya'nın G20 Zirvesine Sunduğu Küresel Deniz Çevresinin Korunması Girişimi Bildirisi⁴⁹.

M) Milletlerarası Örf ve Adet Hukuku Kuralları

Komşu devletlerin haklarını ihlal eden eylemler dolayısıyla devletleri sorumlu tutan milletlerarası örf ve adet hukuku kuralları (*sic utero tuo, ut alienum non laedas*), kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu deniz kirliliği zararları için de uygulanabilir niteliktedir. Bu kuralların uygulandığı *Trail Smelter*⁵⁰, Korfu Boğazı (*The Corfu Channel Case*)⁵¹, *Chorzow Factory*⁵² ve *Nuclear Test Cases*⁵³ gibi olaylar örnek olarak gösterilebilir.

III. IMO'NUN ÇALIŞMALARI

A) Meselenin IMO'nun Gündemine Alınması

⁴⁸ Örneğin; IMO Genel Kurulu, 2/12/2009 tarihinde “Hareketli Kıyı Ötesi Sondaj Birimlerinin İnşa ve Donanımına Dair Kod”u (2009 MODU: *The Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units*, 2009) kabul etmiştir. Bkz. A 26/Res.1023, January 18, 2010. Yine IMO Genel Kurulu'nca 19/10/1989 tarihinde “Münhasır Ekonomik Bölgede ve Kıta Sahanelerindeki Kıyı Ötesi Tesisler ve Yapıların Kaldırılması İçin Rehber Kurallar ve Standartlar” (*The Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone*) kabul edilmiştir. Bkz. A 16/Res. 676, October 19, 1989.

⁴⁹ Meksika Körfezi'nde yaşanan trajedi sonrasında Temmuz 2010'da yapılan G20 zirvesinde Rusya, G20 devletleri arasında kıyı ötesi araştırma ve deniz ulaştırması faaliyetlerinden kaynaklanan petrol kirliliği zararlarını önlemek ve azaltmak amacıyla işbirliği yapılmasını öngören bir küresel girişim başlatmıştır.

⁵⁰ *United Nations: Reports of International Arbitral Awards* (2006), *Trail Smelter Case* (United States/Canada, 16 April 1938 – 11 March 1941), Vol. III, s. 1905 – 1982; <http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf>.

⁵¹ *International Court of Justice 1949 Report: The Corfu Channel Case*, Vol. I, <<http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1499.pdf>>.

⁵² <<http://www.icj-cij.org/pcij/series-a.php?p1=9&p2=1>>.

⁵³ <<http://www.icj-cij.org/docket/?sum=317&code=nzf&p1=3&p2=3&case=59&k=6b&p3=5>>.

Kıyı ötesi tesislerin, özellikle petrol platformlarının faaliyetlerinden kaynaklanan kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk meselesi, IMO Hukuk Komitesi'nin (Komite) gündemine, Komitenin 97. Dönem Toplantısına Endonezya tarafından sunulan bir raporla⁵⁴ girmiştir. Endonezya delegesi, raporda kıyı ötesi petrol araştırma ve işleme faaliyetlerinin sebep olduğu sınır aşan petrol kirliliği zararları durumunda hukuki sorumluluk ve tazminat meselesini müstakil biçimde düzenleyen bir milletlerarası rejimin kurulması amacıyla konunun Komite'nin çalışma programına alınmasını önermiştir⁵⁵.

Endonezya'nın öncülük ederek meseleyi Komite'ye taşıması, MONTARA olayına dayanmaktadır. Endonezya, raporunda özetle aşağıdaki gerekçelere dayanmıştır:

- (a) MONTARA olayı, Avustralya'nın münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesine rağmen deniz kirliliği, Timor Denizi'nde Endonezya sularına kadar ulaşmış, denize dökülen petrol tabakası yaklaşık 5.800 mil kare büyüklüğündeki bir alana yayılmıştır.
- (b) Yaşanan çevre felaketinin doğurduğu zararlar, henüz tam olarak tespit edilememiştir.
- (c) Kıyı ötesi sondaj faaliyetlerinin sebep olduğu kirlenme zararlarının tazmini için bu tür faaliyetleri yürüten petrol şirketlerinin yeterli miktarda sigorta yaptırmaması büyük önem taşımaktadır. Sigorta zorunluluğu, millî kanunlar ve bölgesel sözleşmelerle düzenlenmektedir.
- (d) Sigorta yaptırılabilmesi için sigortacının sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olması gerekir. Bir milletlerarası

⁵⁴ LEG 97/14/1, September 10, 2010.

⁵⁵ Müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesinin gerekli olduğu üzerine bir değerlendirme hakkında bkz. *Rares, S.*: The Need for an International Convention to deal with Off-Shore Hydrocarbon Leaks, A Paper Presented at the 2011, Biennial Mini Conference of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand (Lilianfels, Katoomba on 11 March 2011), <<http://www.fedcourt.gov.au/publications/admiralty-papers/20110311>>; *Allen*, s. 107.

standardın mevcut olmaması sebebiyle sorumluluğun sınırlandırılması, devletten devlete bir hayli farklılaşmaktadır.

- (e) BP dâhil büyük petrol şirketleri, DEEPWATER HORIZON gibi olaylarda bütün zararları karşılayabilecek mali güvenceye sahip olabilirler. Ancak bu tür olaylara karışan daha küçük şirketler için aynı şey söylenemez.
- (f) 1992 HSS ve 1992 FS, gemide yük olarak veya gemi bunkerlerinde yakıt olarak taşınan dirençli petrolün dökülmesinden kaynaklanan kirlenme zararları için bir milletlerarası tazminat rejimi kurmuştur. Kıyı ötesi tesislerin faaliyetlerinden kaynaklanan zararlar, bu rejimin kapsamında değildir.
- (g) Meselenin hukuki cephesine temas eden bir milletlerarası sözleşme bulunmadığından hukuk boşluğu vardır. Hukuk boşluğu, kabul edilecek bir milletlerarası sözleşmenin kuracağı müstakil tazmin rejimiyle doldurulabilir. Bu rejim, IMO düzenlemelerine paralel şekilde hem yeknesaklık sağlayacak, hem de mağdurların zamanında ve yeterli tutarda tazminat elde etmelerini mümkün kılacaktır. Müstakil milletlerarası sözleşme, Tazmin Rejimi'ne benzer şekilde aşağıdaki unsurları ihtiva etmelidir.
- Kıyı ötesi tesisinin maliki veya işletenin kusursuz sorumluluğu ilkesi.
 - Belirli sorumluluk sınırlarına kadar sigorta yaptırılması veya diğer bir mali güvence sağlanması ve sigorta sertifikası düzenlenmesi zorunluluğu.
 - Sigortacıya karşı doğrudan dava hakkının tanınması (*Direct Action*).
 - Sorumluluğun kanalize edilmesi ilkesi (*Channellig Provision*).

- İlgili menfaatler, yani malikler ve işletenler arasında “kirleten öder prensibi” de dikkate alınarak yükümlülüklerin uygun biçimde paylaşılması.
 - Hukuki sorumluluğu tamamlayan tüzel kişiliğe sahip bir fon kurulması.
- (h) Müstakil milletlerarası rejim kurulması fikri, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, kirliliğe hazırlıklı olma ve müdahaleye ilişkin IMO belgelerine paraleldir. MARPOL 73/78 ve OPRC’de bu sözleşmelerin kıyı ötesi petrol platformlarına uygulanacağına dair bazı hükümler mevcuttur.

Komite’de büyük destek alan Endonezya önerisi doğrultusunda meselenin gündeme alınmasına karar verilmiştir. Bu amaçla, IMO Stratejik Yönergesi’nin 7.2 maddesine “kıyı ötesi petrol araştırma ve işleme faaliyetleri” ibarelerinin ilave edilmesinin uygun olacağı kabul edilmiştir⁵⁶. Ancak, IMO kuralları gereği bu değişikliğin yürürlüğe girmesi, Konsey’in uygun bulmasını müteakip Genel Kurulun onayına bağlı bulunmaktadır.

B) Komite Müzakereleri

Komitenin ilk müzakerelerinde müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi fikri ağırlık kazanmış ise de ilerleyen süreçte bu fikirden dönüldüğü, müstakil milletlerarası sözleşme yerine karşılıklı veya bölgesel bir sözleşme modeli oluşturulması düşüncesinin ağır bastığı görülmektedir. Konunun anlaşılmasına yapacağı katkı sebebiyle aşağıda her iki görüşün gerekçeleri kısaca özetlenmiş, ayrıca müzakerelerdeki rolleri sebebiyle Milletlerarası Denizcilik Komitesi (CMI: *Comite Maritime International*), Brezilya ve Güney Kıbrıs delegasyonlarının da görüşlerine yer verilmiştir.

1. Müstakil Bir Milletlerarası Sözleşme İhdas Edilmesi Önerisi

⁵⁶ LEG 97/15, December 1, 2010.

- (a) Kıyı ötesi tesislerin karıştığı olaylarda denize dökülen petrol, sadece olayın meydana geldiği devletin denizlerine değil, aynı zamanda diğer devletlerin denizlerine ve ilgili menfaatlerine de zarar vermektedir. Bu şekilde sınır aşan kirlenme zararlarının tazminine dair milletlerarası hukukta boşluk vardır.
- (b) DEEPWATER HORIZON ve MONTARA olayları ışığında, meselenin IMO'da tartışılması bakımından zaman ve konjonktür, uygundur.
- (c) Bu tür olaylar, Dünya'nın herhangi bir yerinde ve her zaman meydana gelebilir. Petrol kirliliği sınır tanımadığından her bir devlet, tek başına sorunu çözme imkânına sahip değildir.
- (d) Sabit petrol depolama üniteleri dâhil çoğu kıyı ötesi tesisler, 1992 HSS ve 1992 FS'nin kapsamı dışında kalmaktadır. Mağdurların yeterli miktarda tazminat elde etmelerini mümkün kılacak bir mekanizmaya sahip olunmalıdır.
- (e) IMO, mesele üzerinde çalışma yapmaya en yetkili kuruluştur. IMO haricinde mesele üzerinde çalışabilecek daha ehil bir milletlerarası forum bulunmamaktadır. Nitekim, IMO, 1988'de "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme" (SUA Sözleşmesi)⁵⁷ ile "Kıta Sahanelerinde Yer Alan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Protokol"⁵⁸ü (SUA Protokolü) kabul etmiştir⁵⁸. 2005 yılında ise SUA Sözleşmesi'nde değişiklik

⁵⁷ *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988*. Türkiye, SUA Sözleşmesi'ne 4/6/1998 tarihinden itibaren taraf olmuştur. Türkiye'nin SUA Sözleşmesi'ne katılmasına dair 6/1/1998 tarihli ve 98/10501 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 26/1/1998 tarihli ve 23242 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

⁵⁸ *The Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988*. Türkiye, SUA Protokolü'ne 4/6/1998 tarihinden itibaren taraf olmuştur. Türkiye'nin SUA Protokolü'ne katılmasına dair 6/1/1998 tarihli

yapılmasına dair bir Protokol⁵⁹ ile SUA Protokolü'nde değişiklik yapılmasına dair bir Protokol⁶⁰ (2005 SUA Protokolleri) kabul edilmiştir.

2. Örnek Karşılıklı veya Bölgesel Sözleşme İhdas Edilmesi Önerisi

- (a) Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu petrol kirliliği olayları, gemilerden dökülen petrolün sebep olduğu kirlenme olaylarından farklı özellikler taşımaktadır. Kıyı ötesi tesislerin faaliyetleri, çoğunlukla devletlerin kıta sahanlığında yürütüldüğünden mesele, genellikle milli kanunlar veya karşılıklı sözleşmelerle düzenlenmektedir. Dolayısıyla, küresel seviyede bir rejime gerek yoktur.
- (b) IMO'nun mesele üzerinde düzenleme yapma yetkisi, şüphelidir. Eleme yöntemi uygulanmak suretiyle IMO'nun yetkili organ olarak kabul edilmesi gerektiği düşünülse dahi önemli rolleri bulunan Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP: *United Nations Environment Programme*), Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi (ISA: *International Seabed Authority*), Birleşmiş Milletler Okyanus İşleri Deniz Hukuku Dairesi (UN/DOALOS: *United Nations Office of Legal Affairs/Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea*) ve Uluslararası Hukuk Komisyonu (ILC: *International*

ve 98/10501 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Protokol'ün İngilizce ve Türkçe metinleri, 26/1/1998 tarihli ve 23242 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

⁵⁹ *The Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, Türkiye, 17/10/2010 tarihi itibarıyla Protokol'e taraf olmuştur. Türkiye'nin Protokol'e taraf olmasına dair 11/12/2009 tarihli ve 2009/15674 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Protokol'ün İngilizce ve Türkçe metinleri, 31/12/2009 tarihli ve 27449 Mük. 7 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Taraf devletler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.

⁶⁰ *The Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*. Türkiye, henüz Protokol'e taraf olmamıştır.

Law Commission) gibi diğer milletlerarası organlarla istişare yapılması gerekir.

- (c) 1992 HSS ve 1992 FS ile benimsenen modele dayalı müstakil milletlerarası sözleşme önerisi, teorik olarak çekici gözükmese de rağmen birçok pratik meselenin uzun ve yoğun biçimde değerlendirilmesini gerektirmektedir. Hukuki boşlukların mevcut olup olmadığı, varsa çözüm önerilerinin tespiti için bir hayli çalışma yapılması zorunludur.
- (d) DHS, kıyı ötesi tesislerin faaliyetleri dolayısıyla devletlerin, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenleme yapma haklarını tanımaktadır.
- (e) Mesele, sadece devletlerin millî yetkilerinin (*jurisdiction*) ötesine uzanan petrol kirlenmesi olayları çerçevesinde ele alınmalıdır.
- (f) Milletlerarası sözleşme önerisi üzerinde çalışma yapıp yapılmayacağına karar verilebilmesi için mevcut millî ve milletlerarası enstrümanların tamamı değerlendirilmelidir.

Komite'de kıyı ötesi petrol ve gaz araştırma sektörünün gözlemci delegeleri, yani Uluslararası Petrol ve Gaz Üreticileri Birliği ile Uluslararası Sondaj İşletmecileri Birliği de bu öneri yanında yer almışlardır. Bu delegeler, Tazmin Rejimi'ne benzer şekilde ihdas edilmesi düşünülen bir rejimin sağlam ve uygun bir model oluşturmayacağını, en iyi yöntemin karşılıklı veya bölgesel sözleşmeler olduğunu ileri sürmüşlerdir⁶¹.

3. CMI'nın Görüşleri

CMI, kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme zararları üzerinde otuz yılı aşkın bir zamandan beri çalışmalarını yürütmektedir. Mesele,

⁶¹ LEG 98/13/1, February 18, 2011.

hâlen CMI'nın gündeminde yerini korumaktadır⁶². CMI, Komite'de aşağıdaki görüşleri ileri sürmüştür:

- (a) Uzun yıllardan beri kıyı ötesi hareketli araçlara dair bir taslak sözleşme metni üzerinde çalışmakta olan CMI, Komite'nin 19.10.1998 ilâ 23.10.1998 tarihleri arasında gerçekleştirilen 78. Dönem toplantısına klasik gemi tanımına girmeyen araçlar (*craft*) ile bu araçlara yürürlükteki bazı milletlerarası sözleşmelerin uygulanmasının güç olduğunu gösteren kapsamlı bir rapor sunmuştur⁶³.
- (b) Meseleye ilişkin yeni bir milletlerarası sözleşmeye duyulan ihtiyaç ve beklentilere işaret etmekte olan raporda, taslak sözleşmenin sadece kıyı ötesi hareketli birimleri değil, aynı zamanda uygun olaylarda sabit platformları da kapsamına aldığı belirtilmektedir. Milletlerarası seviyede yeknesak düzenlemelerin yapılması gereklidir.
- (c) Kıyı ötesi tesisler meselesi, 1977'den beri Komite'nin çalışma programında yer almaktadır. Ancak, Komitenin 78. Dönem toplantısına sunulan rapor, zaman darlığı sebebiyle görüşülememiştir.
- (d) 1977 Sözleşmesi, "1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"ye⁶⁴ nazaran daha yüksek tutarlarda sorumluluk sınırları getirmiş olduğundan yürürlüğe girmemiştir. Bununla beraber OPOL iyi işlemektedir.

⁶² CMI'nın çalışmaları ve hazırlamış olduğu sözleşme taslakları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Allen*, s. 91; CMI Newsletters 2004, No: 1, January / April 2004, <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Newsletters/2004/Binder1.pdf>>.

⁶³ LEG 78/10. August 13, 1998.

⁶⁴ Türkiye, 28/2/1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu Sözleşmeye taraf olmuştur. Bakanlar Kurulu Kararı, 4/6/1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmış olmasına karşılık katılım belgesi, 6/3/1998 tarihinde IMO Genel Sekreterliği'ne tevdi edildiğinden Sözleşme, Türkiye hakkında 1/7/1998 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

- (e) IMO, mesele üzerinde çalışma yapmaya yetkilidir. IMO, geçmişte SUA Sözleşmesi, SUA Protokolü, 2005 SUA Protokolleri, OPRC, MARPOL 73/78 ve 2009 Tarihli “Hareketli Kıyı Ötesi Sondaj Birimlerinin İnşa ve Donanımına Dair Kod”u (2009 MODU)⁶⁵ kabul etmiştir.
- (f) Yüzen üretim, depolama ve boşaltma araçlarının sayısı önemli ölçüde artmaktadır. Bu araçların gemi sayılıp sayılmayacağı hakkında hukuk sistemleri arasında büyük farklılıklar vardır. Bu sebeple hukuki durumu belirleyen bir milletlerarası sözleşme geliştirilmelidir.
- (g) Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazmin Fonları (IOPCF: *International Oil Pollution Compensation Funds*), yüzen dökme alım tesisleri ve diğer benzeri araçlardan sızan petrolün sebep olduğu kirlenme olaylarında, mağdurlar için mevcut tazminat rejiminin uygulanmasında sorunlar yaşamaktadır. IOPCF bünyesinde oluşturulan bir çalışma grubu, bu tür tesislere uygulanacak bazı kurallar kabul etmiştir⁶⁶. Ancak, bu kuralların denizlerinde bir petrol kirliliği olayının vuku bulduğu bütün devletlerin mahkemeleri tarafından uygulanmasını sağlayacak hiçbir hukuki araç bulunmamaktadır.
- (h) Müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi hakkında devletler seviyesinde yeterli destek olmamakla birlikte, en azından meselenin Komite’nin uzun dönem çalışma programında kalması tercih edilmelidir.

4. Brezilya’nın Görüşleri

Bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi fikrine karşı en güçlü direnç, Brezilya delegasyonundan gelmiştir. Bunun en muhtemel sebebi, Brezilya’nın bütün Dünya’da faaliyette bulunan çok sayıda petrol sondaj

⁶⁵ *The Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009.*
Bkz. A 26/Res.1023, January 18, 2010.

⁶⁶ Bkz. Slops olayı için IOPCF: Annual Report 2003, s. 97 – 100.

birimine sahip olmasıdır. Karşılıklı veya bölgesel sözleşmelere öncelik verilmesini öneren Brezilya'nın görüşleri aşağıda sunulmuştur:

- (a) Kıyı ötesi petrol araştırma ve işleme faaliyetleri, genellikle devletlerin kıta sahanlığında yürütüldüğünden millî hukuklar seviyesinde düzenlenmektedir. Millî yetkilerin (*jurisdiction*) ötesine ulaşan petrol kirliliği ise coğrafi koşullar sebebiyle birbirinden çok farklı özellikler arz etmektedir.
- (b) Konsey'deki toplantıda on sekiz delege, milletlerarası sözleşme önerisinin hukuki yönleriyle birlikte kapsamlı biçimde yeniden incelenmesi gerektiğinden bahisle Stratejik Yönerge'nin değiştirilmesini uygun görmemişlerdir.
- (c) IMO, mesele üzerinde düzenlemeler yapmaya yetkili olmadığından Stratejik Yönerge'de değişiklik yapılamaz. Ayrıca, IMO Kurucu Sözleşmesi ve IMO'nun kabul ettiği sözleşmeler, DHS hükümleriyle uyumlu olmak zorundadır. DHS, kıyı ötesi petrol araştırma ve üretim faaliyetlerine dair IMO'nun rolüne herhangi bir gönderimde bulunmamaktadır. DHS'ne göre kıyı ötesi petrol platformlarıyla ilgili IMO'nun yetkisi, denizde seyrüseferin etkileriyle sınırlıdır. DHS m. 60, açıkça deniz tesisleri ve yapılarının gemilerden esaslı surette farklı cisimler olduklarını ve farklı kurallar dizisine tabi olduklarını belirtmektedir. Bu anlayış, kıta sahanlığındaki faaliyetlere dair DHS m. 80'de de teyit edilmektedir.
- (d) DHS m. 194; gemiler, deniz tesisleri ve kıyı ötesi faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme türleriyle mücadelede devletlerin sorumluluklarını düzenlemektedir. Deniz yatağındaki doğal kaynakların araştırılmasından kaynaklanan kirlenme m. 208'de, gemilerden kaynaklanan kirlenme m. 211'de, deniz yatağı faaliyetlerinden (kıyı ötesi tesislerin faaliyetleri) kaynaklanan kirlenme m. 214'de, yani farklı yerlerde, farklı kurallarla düzenlenmiştir.

- (e) IMO Kurucu Sözleşmesi m. 1'e göre IMO'nun yetkisi, denizde seyrişer emniyetinin sağlanması ve deniz çevresinin gemiler tarafından kirletilmesiyle sınırlıdır; kıyı ötesi petrol platformlarının faaliyetlerine teşmil edilemez.
- (f) IMO koordinasyonunda kabul edilen milletlerarası sözleşmeler, açıkça deniz yatağındaki araştırma faaliyetlerinin sebep olduğu kirlenmeyi hariç bırakmaktadır.
- (g) "1969 tarihli Petrol Kirliliği Kazalarında Açık Denizlerde Müdahaleye Dair Milletlerarası Sözleşme" (1969 Müdahale Sözleşmesi)⁶⁷ m. 2(2)'de gemi; "Deniz yatağı, okyanus tabanı ve bunun altındaki kaynakların araştırılması ve işlenmesi faaliyetlerinde kullanılan herhangi bir tesisat veya araç haricindeki yüzen herhangi bir araç" olarak tanımlamaktadır.
- (h) MARPOL 73/78, kıyı ötesi deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması, kullanılması ve bu kaynakların işlenmesi faaliyetlerinin doğrudan sonucu olarak ortaya çıkan zararlı maddelerin denize bırakılmasını kapsamı dışında tutmaktadır.
- (i) "1972 tarihli Atıkların ve Diğer Maddelerin Bırakılmasının Sebep Olduğu Deniz Kirliliğinin Önlenmesine Dair Milletlerarası Sözleşme" (1972 Atık Sözleşmesi), doğrudan doğruya deniz yatağının araştırılması faaliyetlerinden kaynaklanan atıkların elden çıkartılması ve imha yetkisini kapsam dışında bırakmaktadır.
- (j) OPRC m. 3(1)a'ya göre her bir Taraf Devlet, bayrağını çeken gemilerde, IMO tarafından kabul edilen hükümlere uygun şekilde bir petrol kirliliği acil eylem planının mevcut olmasını sağlamak zorundadır. Benzer yükümlülük, petrol platformları için de kabul edilmiştir. Kısacası, IMO'nun

⁶⁷ *The International Convention relating to Intervention on the high seas in cases of Oil Pollution Casualties, 1969.* Türkiye, Sözleşme'ye taraf olmamıştır.

gemilere uygulanacak asgari emniyet standartlarını belirleme konusundaki düzenleyici yetkisi, kıyı ötesi tesislere uygulanmamaktadır.

- (k) Tazmin Rejimi esas alınarak geliştirilmesi düşünülen milletlerarası sözleşme önerisi, gemiler ile kıyı ötesi tesislerin faaliyetleri arasındaki esaslı farklılıkları ihmal etmektedir. Tankerlerin aksine, kıyı ötesi petrol araştırma ve üretim faaliyetleri, kıyı ötesi platformların üzerinde kurulduğu kuyularda, sabit biçimde yürütülmektedir. Oysa petrol taşınması, zamanla değişik coğrafi bölgeler boyunca sürekli hareketi, değişik rotaları, ülkeleri ve coğrafi ortamları ilgilendirmektedir.
- (l) Kıyı ötesi tesislerin faaliyetleri, çoğunlukla bir devletin münhasır ekonomik bölgesinde başlar ve sona erer. İstisnai durumlarda ortaya çıkan büyük petrol sızıntısı, diğer ülkelere zarar verebilirse de bu etkiler, belirli bir bölgeyle sınırlıdır. Gemilerle petrol taşınmasında ise her zaman her hangi bir ülke olumsuz etkilenme potansiyeline sahiptir.
- (m) Endonezya önerisi, kıyı ötesi petrol araştırma ve işleme faaliyetlerine ilişkin ortak emniyet standartlarının tanımlaması konusunda milletlerarası teknik yapı eksikliğini dikkate almamaktadır. Petrol taşınmalarının aksine, teknik standartlar devletler tarafından tayin edilmektedir.
- (n) Sigorta piyasasının mevcudiyeti, ancak teknik standartların tanımlanması, belgelendirme ve kontrol mekanizmalarının belirlenmesinden sonra mümkün olabilir.
- (o) 1977 Sözleşmesi, kıyı ötesi tesislerin faaliyetlerinden kaynaklanan zararlar için hukuki sorumluluğu özel olarak düzenleyen tek milletlerarası sözleşme ise de yürürlüğe girmemiştir.
- (p) IOPCF'na benzer bir fonun kurulması, olası çevre felaketlerinin önlenmesine yönelik alınacak tedbirler

konusunda fona güvenen kıyı ötesi tesislerin işletenlerinde isteksizlik yaratabilir.

- (q) Petrol arama faaliyetlerinin yürütüldüğü bölgeler, çok farklı risk faktörlerine tabi olduğundan ihdas edilecek yeknesak kurallar, yüksek çevre riski bulunan sahalardaki araştırmaları olumsuz biçimde teşvik edebilir.

5. Güney Kıbrıs'ın Görüşleri

Brezilya ve bir kısım delegasyonların IMO'nun yetkisinin bulunmadığı ve bir milletlerarası sözleşmeye gerek olmadığı yönündeki görüşlere karşı en güçlü ve isabetli cevaplar, Güney Kıbrıs'tan gelmiştir. Güney Kıbrıs, Komite'nin 99. Dönem toplantısında aşağıda özet olarak yer verilen görüşlerini içeren bir bildiri sunmuştur⁶⁸.

- (a) Komite'nin 97. ve 98. Dönem toplantılarında çoğu delegelerin ilke olarak müstakil bir milletlerarası sözleşme hazırlanması önerisini desteklemelerine rağmen bu devletlerden on sekizinin Konsey'de olumsuz bir yaklaşım sergilemelerinin sebebi anlaşılamamaktadır. Bu yaklaşım tarzı, Komite tarafından işlerin yürütülmesinde ciddi olumsuz sonuçlar doğurabilir.
- (b) 1949'da IMO sözleşmesini kaleme alanların gelecek yetmiş yılda uğraşacakları muhtemel meseleleri görmeleri beklenemez. IMO, kurulduğu amaç çerçevesinde ihtiyaçlara cevap veren, canlı ve sürekli gelişen bir organizmadır.
- (c) DHS, IMO'ya hiçbir gönderimde bulunmadığı hâlde evrensel bir suç kabul edilen korsanlığa karşı IMO, meseleyi seyrüsefer emniyetine bağlayarak çalışmalar yapmıştır. ACHILLE LAURO olayını⁶⁹ müteakip IMO, gemiler ve kıta

⁶⁸ LEG 99/14, April 24, 2013, Annex 6.

⁶⁹ Bu olayda 7/10/1985 tarihinde Filistin Kurtuluş Cephesi üyesi dört kişi, İsrail'in 1/10/1985 tarihinde Tunus'taki Filistin Kurtuluş Örgütü genel merkezini bombalamasına misilleme olarak, Mısır'ın Aleksandria kentinden Port Said kentine seyir hâlinde olan ACHILLE LAURO isimli gemiyi ele geçirmişler, geminin Suriye'nin Tartus limanına yanaşmasını ve o tarihte İsrail hapishanelerindeki elli Filistinlinin serbest bırakılmasını

sahanlığında çalışan sabit platformlarla ilgili olarak denizde yasa dışı eylemler sorunu üzerinde düzenlemeler yapmıştır. Asayiş (*security*) kelimesi, IMO Sözleşmesi'nde yer almamasına rağmen IMO, Dünya ticaretinin emniyetle yürütülmesi ve ortak kamu yararı gereklerine uygun olarak “Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu”nu (ISM Kod: *International Safety Management*)⁷⁰ takiben “1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi” (SOLAS: *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*) Bölüm XI – 2 ve “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu”nu (ISPS Kod: *International Ship and Port Facility Security Code*)⁷¹ kabul etmiştir. Bu belgelerle hem denizlerle, hem de kıyılarla ilgili meseleler düzenlemiştir.

- (d) IMO Sözleşmesi'nin lafzı katı biçimde yorumlanmamalıdır. Denizde kurtarılan kişilerin karaya çıkartılması bir sınır kontrolü meselesi olmasına rağmen IMO, mesele üzerinde çalışmalar yapmıştır. IMO Sözleşmesi, gemilerin ihtiyati

talep etmişlerdir. Ancak, istekleri yerine getirilmeyince felçli bir yahudi yolcuyu öldürerek denize atmışlardır. Gemi, Port Said'e geri dönmüş ve iki gün süren pazarlıklardan sonra korsanlar, gemiyi terk etmeye razı olmuşlardır. Daha sonra korsanların bir Mısır uçağı ile Tunus'a gitmelerine izin verilmiştir. Bkz. <http://tr.wikipedia.org/wiki/Achille_Lauro>.

⁷⁰ ISM Kod, IMO'nun A.741 (18) sayılı kararıyla Kasım 1993 tarihinde kabul edilmiş ve Mayıs 1994 tarihinde SOLAS 9. Bölüm'e eklenmiş on üç maddelik bir kurallar topluluğudur. ISM Kod, gemilerin güvenli olarak yönetimini ve işletilmesini sağlamayı, deniz kirliliğini önlemeyi amaçlamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Anderson, P.*: ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications, London 2005; *Rodriguez, A. J. – Hubbard, M. C.*: International Safety Management (ISM) Code: A New Level of Uniformity Tulane Law Review (1998 – 1999), Vol. 73/5-6, s. 1585; *Ogg, T.*: IMO's International Safety Management Code (The ISM Code), International Journal of Shipping 1996, s. 143.

⁷¹ 12/12/2002 tarihinde yapılan bir diplomatik konferans sonucunda, deniz yoluyla gerçekleştirilebilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirler, SOLAS Bölüm 11'de kabul edilen değişiklik (11-1) ve ilavelerle (11-2) ISPS Kod olarak belirlenmiştir. 1/7/2004 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren ISPS Kod ile denizcilik sektörüne güvenlik (*security*) kavramı girmiş, IMO tarafından gemilerle birlikte liman tesisleri dâhil olmak üzere deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin getirilmesine başlanmıştır.

haczi, gemi alacakları, ipotekler veya kurtarma gibi konulara teşmil edilmemiştir. Ayrıca, IMO, 2005 SUA Protokollerine nükleer silahların yayılmasının önlenmesine ilişkin hükümleri dâhil etmiştir.

- (e) Meseleye dair milletlerarası hukukta boşluk vardır. Bu boşluk, Birleşmiş Milletler Teşkilatının bir uzmanlık kuruluşu olarak IMO tarafından doldurulabilir. IMO, mesele üzerinde çalışma yapmaya yetkili en uygun ve doğal bir forumdur. Devletler, milletlerarası örgütler, Birleşmiş Milletler'in ilgili organ ve birimleri, nihayetinde doğal olarak konuya müdahil olmaktadır. Ayrıca Komite, hukuki sorumluluk ve tazminat konularında üst seviyede bilgi birikim ve uzmanlığa sahiptir.
- (f) Eylül 2011'de Bali'de gerçekleştirilen konferansta; devletlerin kıyı ötesi tesislerle ilgili denetim ve düzenleyici işlemler yapma yetkisinin mevcut olduğu kabul edilmiş, petrol dökülmelerine karşı müdahale tedbirlerinin alınması ile mağdurlara hakkaniyete uygun ve hızlı tazminat ödenmesinin önemi tespit edilmiştir.
- (g) Stratejik Yönerge, ne Komite'nin mesele üzerinde daha kapsamlı ve ileri çalışma yapmasını engellemeli, ne de çalışmaların sonuçlarını şimdiden yazılı biçimde belirlemelidir. Ayrıca Stratejik Yönerge'de değişiklik önerisi, sadece Komite'nin kararıyla gerçekleşemez; Deniz Güvenliği Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin de onayı gerekir.
- (h) Mesele, henüz müstakil bir milletlerarası rejimin oluşturulmasına elverişli değildir. En doğru yaklaşım, karşılıklı veya bölgesel düzenlemelerin geliştirilmesidir. Ancak, kıyı ötesi petrol araştırma ve işleme sanayisi bir küresel endüstri olduğundan milletlerarası seviyede de çözümlere ulaşılmalıdır. IMO vasıtasıyla geliştirilecek

karşılıklı veya bölgesel model sözleşmeler, bu amaca katkı sağlayabilir.

C) Komitenin Hareket Tarzı

Komite, 97. Dönem müzakereleri sonucunda, meseleyi gündemine almış, bu amaçla Stratejik Yönerge m. 7.2’de değişiklik yapılmasının uygun olacağına karar vermiş ise de bu karar, Konsey tarafından kabul edilmemiştir. Konsey’in 106. Dönem toplantısında mesele üzerinde Komite’nin yeniden değerlendirme yapılmasının gerekli olduğuna karar verilmiştir.

Bilahare, Komite’nin 99. Dönem toplantısında; önceki karardan dönülerek mesele üzerinde çalışma yapılabilmesi için usule uyulmasının gerekli olduğuna, bu aşamada Stratejik Yönerge m. 7.2’de değişiklik yapılmasına gerek olmadığına, dolayısıyla müstakil bir milletlerarası sözleşme üzerinde çalışılması hususunda zorlayıcı bir sebep olmadığına karar verilmiştir. Ancak Komite, karşılıklı veya bölgesel düzenlemelerin geliştirilmesi üzerinde çalışacak, bu amaçla ilgili devletlere kolaylık sağlayacak rehber kurallar ihdas edecektir⁷².

Çalışmalarda ilerleme sağlanabilmesi için Komite, Endonezya tarafından başkanlık edilen ve oturumlar arasında çalışan bir Gayri Resmî Çalışma Grubu kurmuştur. Çalışma Grubunun raporları doğrultusunda müzakereler devam etmektedir.

Bu arada Endonezya tarafından Bali’de Eylül 2011 ve Kasım 2012 aylarında iki milletlerarası konferans gerçekleştirilmiştir⁷³. Bu konferanslarda alınan kararlar, müstakil bir milletlerarası sözleşme geliştirilmesi fikrinin daha ağır bastığını göstermektedir. Son konferansta karşılıklı veya bölgesel sözleşme modellerinin hazırlanmasında dikkate alınacak prensiplere dair ayrıntılı kararlara yer verildiği dikkati çekmektedir. Bu kararlar; çalışmalarda kirlilik zararının önlenmesine ve tazminat ödemelerinin kolaylaştırılmasına odaklanmayı teşvik etmektedir.

⁷² LEG 99/14, April 24, 2012.

⁷³ LEG 98/13/2, March 2, 2012; LEG 100/13, February 22, 2013.

Komite çalışmalarının yeterince verimli yürütüldüğünü ve önemli ilerlemeler sağlandığını söylemek güçtür. Komite'nin 101. Dönem toplantısında mevcut karşılıklı veya bölgesel çok taraflı sözleşme örneklerinin hiçbirinin Komite Sekreteryası'na sunulmadığı belirtilmiştir⁷⁴.

IV. DEĞERLENDİRMELERİMİZ

Kıyı ötesi tesislerin faaliyetlerinden kaynaklanan deniz kirliliği olayları, gemilere kıyasla oldukça düşük oranlarda yer almaktadır. Bununla birlikte MONTARA ve DEEPWATER HORIZON gibi kıyı ötesi tesislerinin karıştığı son deniz kazaları, sadece tek bir olayda dahi çok büyük çevre felaketlerinin yaşanabileceğini açıkça göstermiştir. Dünya'nın herhangi bir yerinde ve herhangi bir zamanda kıyı ötesi tesislerin faaliyetleri sonucu geri dönüşü mümkün olmayan veya çok zor çevre felaketleri meydana gelebilir. Dünya üzerinde çok sayıda petrol ve doğalgaz gibi deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işlenmesi faaliyetlerini yürüten kıyı ötesi tesislerin mevcut olması ve her geçen gün bunların sayılarının artması, bu riskleri gittikçe artırmaktadır.

Özellikle petrol araştırma ve işleme faaliyetlerini yürüten kıyı ötesi tesislerin sebep oldukları kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini müstakil biçimde düzenleyen bir milletlerarası sözleşmenin mevcut olmaması, milletlerarası hukukta boşluk olduğu anlamına gelmektedir. Milletlerarası düzeyde, birden fazla devletin denizlerinde kirlenme zararına yol açan veya başkaca menfaatlerine zarar veren, sınır aşan niteliğe sahip bir olaya uygulanacak yeknesak kurallar veya özel bir rejim bulunmamaktadır⁷⁵. Bir devletin münhasır ekonomik

⁷⁴ LEG 101/12, May 13, 2014.

⁷⁵ Bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi yönünde yeterli desteğin olmamasının ana sebepleri şunlardır:

- (a) Diğer kirlenme kaynaklarına nazaran kıyı ötesi petrol araştırma ve işleme faaliyetleri, daha az oranda deniz çevresinin kirlenmesine sebep olmaktadır.
- (b) Özellikle ABD petrol sanayi, küresel seviyede bir sözleşmenin kabulüne karşı güçlü bir muhalefet göstermektedir.
- (c) Meseleyi düzenleyen çok sayıda bölgesel ve karşılıklı sözleşmeler vardır.
- (d) Devletler, yeterli seviyede destek vermemektedir. Bkz. *Kashubsky*, s. 8. Bu

bölgesinde, hatta kara sularında yürütülen petrol araştırma ve işleme faaliyetlerinin doğurduğu kirlenme zararlarının bir başka devletin menfaatlerine zarar verdiği hâller açıkta kalmaktadır. Mevcut bölgesel sözleşmeler de çoğunlukla yetersizdir.

Kıyı ötesi tesisler, birçok önemli milletlerarası sözleşmenin kapsamı dışında kalmaktadır. Bunlar, hem çoğunlukla klasik gemi tanımına uygun düşmediklerinden, hem de açıkça kapsam dışı bırakıldıklarından çoğu olaylarda “1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi” (1989 KS)⁷⁶, 1992 HSS, 1992 FS, 2001 BS, 2003 TFS ve “2007 tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi” (Nairobi Sözleşmesi)⁷⁷ hükümleri uygulanamaz. Kıyı ötesi tesisler hakkında Tazmin Rejimi’nin uygulanmaması bir ölçüde makul görülebilir. Ancak bu tesislere 1989 KS ile Nairobi Sözleşmesi’nin uygulanmamasının hiçbir haklı gerekçesi bulunmamaktadır⁷⁸. Bu tablo, kurtarma ve enkaz kaldırmayla birlikte kirlenme zararları açısından kıyı ötesi tesislere dair milletlerarası hukuktaki boşluğun boyutlarını ve ciddiyetini açıkça ortaya koymaktadır.

Kıyı ötesi tesislerin karıştığı çoğu kirlenme olayları, genellikle millî nitelikte olmakla beraber sınır aşar şekilde başka devletlerin deniz çevresine ve ilgili menfaatlerine verilen zararların da zamanında ve yeterli

sebeplere son yıllardaki teknolojik ilerlemeler sayesinde kıyı ötesi tesislerin faaliyetleri esnasında meydana gelebilecek patlama ihtimallerinin teknik olarak bilinmesi ve kontrol edilebilir olması da ilave edilebilir. Bkz. *Dubais*, s. 61.

⁷⁶ *The International Convention on Salvage, 1989*. Türkiye’nin 1989 KS’ne katılmasına dair 5/5/2014 tarihli ve 2014/6336 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Sözleşme’nin Türkçe ve İngilizce metinleri, 24/5/2014 – 29009 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. 1989 KS, Türkiye hakkında 27/6/2015 tarihi itibarıyla yürürlüğe girecektir. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.

⁷⁷ *The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007*. Nairobi Sözleşmesi, 14/4/2015 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Nairobi Sözleşmesi’ne taraf olmamıştır.

⁷⁸ Bu konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Demir, İ.*: Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma, Ankara 2013, s. 100 – 107; *Demir, İ.*: 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, Ankara 2010, s. 92 – 95.

ölçüde tazmin edilmesi gerekir. Milletlerarası düzenlemenin eksikliği, mağdurların zamanında ve yeterli ölçüde tazminat elde etmelerine engel olabilir. Ayrıca bu tür zararlar, talihsiz biçimde “*forum shopping*” olarak isimlendirilen bir uygulamaya yol açmaktadır. Kirlenme zararlarının mağdurları, davalarını en kolay biçimde kendi lehlerinde hüküm elde edebilecekleri ve bunları cebri icra konusu yapabilecekleri devletlerin mahkemelerinde açmaya yoğunlaşırlar. Zira, kanunlar ihtilafı kurallarının sonucu olarak davacı, muhtelif devletlerin mahkemelerince verilen hükümlerin yerine getirilmesinde bir hayli zor hukuki ve pratik sorunlarla karşı karşıya kalabilir⁷⁹.

Mevcut hukuk boşluğunun bir an evvel doldurulması gereği üzerinde tereddüt edilmemelidir. Giderek artan ve milletlerarası deniz topluluğunun dikkatini çeken meselenin çözüme kavuşturulması, müstakil bir milletlerarası sözleşme oluşturulmasına bağlıdır. Bu amaçla kapsamlı çalışmalar yapılması artık bir zorunluluk hâlini almıştır. Son olaylar, bu çalışmaların yürütülmesi için gerekli koşulların ve zamanın oldukça müsait olduğuna işaret etmektedir. Tankerlerden dökülen petrol kirliliğinin sebep olduğu zararlar için tazmin rejimi ihdas etme konusunda uzun bir süre hareketsiz kalan milletlerarası topluluk, bu sefer kıyı ötesi tesisler için gecikmeksizin devletler ve petrol endüstrisiyle birlikte çalışarak ihtiyaçlara uygun yeni bir sorumluluk rejimi kurmalı, daha büyük çevre felaketlerinin meydana gelmesini beklememelidir⁸⁰.

1977 Sözleşmesi ve OPOL, müstakil milletlerarası rejimin oluşturulmasına büyük katkı sağlayacak iki değerli milletlerarası belgedir. Tazmin Rejimi’ne paralel hazırlanan 1977 Sözleşmesi’nin hangi sebeplerle yürürlüğe girmediği tespit edilmeli, bu tespitler ışığında iyi işleyen ve başarılı sayılabilecek bir sistem kuran OPOL hükümlerinden azami ölçüde yararlanılmalıdır. Ayrıca bütün milletlerarası sözleşmeler için geçerli olduğu üzere kapsayıcı ve sağlıklı bir milletlerarası rejim

⁷⁹ *Fleischer, C. A.: Liability for Oil Pollution Damage resulting from Offshore Operations, Stockholm Institute for Scandianvian Law (1957 – 2009), s. 108.*

⁸⁰ *Allen, s. 107.*

oluşturulmasında IMO üyesi devletlerin, sektörlerin, milletlerarası örgüt ve birliklerin, sair menfaat sahiplerinin yakından işbirliği yapmaları büyük önem taşımaktadır.

Komite'de başta Brezilya olmak üzere bazı devletler ve örgütler tarafından müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesine gerek olmadığı yönünde ileri sürülen görüşler, dayanaksızdır. Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme zararları dolayısıyla hukuki sorumluluk ve tazminat sorunlarının çözümünde en sağlam ve tercih edilebilir metot, aynı zamanda milletlerarası seviyede yeknesaklık sağlayacak olan müstakil bir milletlerarası sözleşmenin ihdas edilmesidir. Bir milletlerarası sözleşmeye gerek bulunmadığı savı, kıyı ötesi tesislerin karıştığı son deniz kazaları karşısında hem gerçekçi değildir, hem de 1992 tarihli Çevre ve Kalkınmaya Dair Rio Bildirisi'nde somutlaştırıldığı üzere çevre hukukunun münhasır gelişimi düşüncesiyle bağdaşmamaktadır. 1972 tarihli İnsan Çevresine Dair Stockholm Bildirisi, sorumluluk bakımından sadece millî yetki kapsamı içinde ve dışında kalan sahalar için ayırım yapmış olduğu hâlde Rio Bildirisi, küresel bir çevre sorumluluk anlayışını kurmaktadır.

Kıyı ötesi tesisler için yeni rejim, Tazmin Rejimi'ni kuran milletlerarası sözleşmelerin hükümleri esas alınmak suretiyle ihdas edilmelidir. Geliştirilecek müstakil milletlerarası sözleşmede malik veya işletenin kusursuz sorumluluğu, müşterek ve müteselsil sorumluluk, devlet gemileri istisnası, sorumluluğun sınırlandırılması, sorumluluktan muafiyet hâlleri, sorumluluğun kanalize edilmesi, zorunlu sigorta, doğrudan dava hakkı ve müstakil fon kurulmasına dair düzenlemeler, 1992 HSS, 1992 FS, 2001 BS hükümlerine paralel şekilde asgari koşul olarak yer almalıdır. Bu çerçevede özellikle sorumluluk meselesi, deniz kirliliğinin sınır aşan etkisine öncelik verilmek suretiyle ele alınmalı, kirlenme zararı kapsayıcı bir anlayışla yeniden tanımlanmalıdır. Sabit ve hareketli kıyı ötesi tesisler kapsama alınmakla birlikte aralarındaki nitelik farklılıkları gözden kaçırılmamalıdır. Deniz yatağı mineral kaynaklarının

araştırılması ve işlenmesi gibi amaçlarla kullanılmayan suni adalar ve yardımcı birimler, kapsam dışı bırakılmalıdır.

Müstakil bir milletlerarası rejime ulaşılması, şüphesiz uzun sürecek yoğun bir çalışmayı gerektirmektedir. Bir hayli kapsamlı ve çok sayıda belirsiz meselenin açıklığa kavuşturulması, bu bağlamda yeni tanımlamaların yapılması zorunlu gözükmektedir. Kıyı ötesi tesislerin, kirlenme zararının ve geminin tanımı, petrol dışında doğalgaz veya diğer mineral kaynaklarının araştırılması ve işlenmesi faaliyetlerinin kapsama alınıp alınmayacağı, coğrafi kapsam, sorumluluğun niteliği ve sınırlandırılması ile zorunlu sigorta gibi çok sayıda karmaşık ve tartışma yaratacak konular mevcuttur. Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme olaylarının gemilerin sebep olduğu kirlenme olaylarına nazaran daha kompleks ve yeni düzenlemelerin geliştirilmesinin daha zor bir iş olduğu söylenebilir. Bu sebeplerle devletler, temkinli bir yaklaşım sergilemektedirler.

Ancak bütün bu zorluklar, milletlerarası deniz topluluğunun müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi yönündeki çabaları önünde engel teşkil etmemelidir. IMO, bir milletlerarası sözleşme oluşturulmasını nihai amaç olarak belirlemeli, buna yoğunlaşmalıdır. Nairobi Sözleşmesi'nin IMO'da otuz yılı aşkın bir süre tartışıldığı ihmal edilmemelidir. Komite'nin bir milletlerarası sözleşme yerine model olabilecek karşılıklı veya bölgesel bir sözleşmenin geliştirilmesi üzerinde çalışmaya karar vermesi, doğru olmamıştır. Gelenen süreç dikkate alındığında bir model sözleşmenin oluşturulmasında dahi herhangi bir ilerlemenin kaydedilmediği görülmektedir.

Karşılıklı veya bölgesel sözleşmelerin genel olarak kapsamı, özellikle coğrafi uygulama alanı doğal olarak sınırlı olduğundan hem çoğu meselelere temas edilmesi mümkün olmaz, hem de düzenlemenin mevcut olmadığı deniz alanları sürekli kirlenme tehdidinde maruz kalır. Ayrıca bu sözleşmeler, milletlerarası sözleşmelerin aksine yeknesaklaştırma amacına hizmet etmedikleri gibi, ilgili oldukları deniz alanlarındaki olaylar bakımından da her zaman yeterli güvence oluşturamayabilirler. Örneğin;

karşılıklı veya bölgesel nitelikteki bir sözleşmenin ilgili olduğu deniz alanında faaliyette bulunan bir kıyı ötesi tesisi, bu deniz alanının yanı sıra taraf olmayan devletlerin denizlerinde de kirlenme zararına yol açabilir veya başkaca menfaatlerine zarar verebilir. Zarar gören diğer devletler ve onların tabiiyeti altındaki kişiler, söz konusu sözleşmeye dayanarak zararlarının tazmin edilmesini talep edemeyebilirler ya da en azından büyük güçlüklerle karşı karşıya kalırlar. Sorumluluk sınırlarının yeterli olup olmaması ile sigorta zorunluluğunun bulunup bulunmaması ise diğer meselelerdir.

Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu kirlenme zararları meselesi, artık küresel bir niteliğe dönüşmüştür. Dünya üzerinde faaliyette bulunan binlerce kıyı ötesi tesisi, herhangi bir yerde ve herhangi bir zamanda önemli çevre felaketlerine yol açabilecek tehlikeleri barındırmaktadır. Kirlenme zararının meydana geldiği deniz alanına ilişkin yürürlükteki karşılıklı veya bölgesel bir sözleşmenin yeterli olamayacağı artık yadsınamaz.

IMO'nun mesele üzerinde çalışma yapmaya yetkili olduğu hususunda hiçbir kuşku duyulmamalıdır. IMO, Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın uzmanlaşmış bir organı olarak nitelikleri, tecrübesi ve ehliyeti sebebiyle mesele üzerinde düzenleme yapabilecek en yetkin ve güvenilir tek forumdur. Komite'de talihsiz biçimde IMO'nun yetkili olmadığına dair ileri sürülen iddialara iştirak edilmesi mümkün değildir.

IMO'nun yetki ve görev alanı, kendi kuruluş sözleşmesinde belirtilmiştir. IMO Sözleşmesi, deniz emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile kontrolü konusunda IMO'ya açıkça yetki vermektedir. Bu kuralları sadece gemilerin seyrüseferiyle sınırlandırmaya çalışmak, aşırıya kaçan bir lafzi yorum anlamına gelmekte, IMO'nun kuruluş amacına ve zamanın gereklerine uygun düşmemektedir. IMO'nun yetki ve görevleri, dinamik bir anlayışla zamanın koşullarına göre yorumlanmalıdır. IMO, kıyı ötesi tesislerin emniyetine yönelik düzenlemeler yapmaya yetkiliyse, sorumluluk ve tazminata dair düzenlemeleri de yapmaya yetkili olmalıdır.

IMO Sözleşmesi'nin 15(j) maddesi, deniz emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne dair düzenleme ve rehber kurallara ilişkindir. IMO, bu maddeye dayanarak ISM Kodu, 1989 tarihli “Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahaneliğindeki Kıyı Ötesi Tesisler ve Yapıların Kaldırılması için Rehber Kurallar ve Standartlar”ı ve 2009 MODU kabul etmiştir. Benzer şekilde IMO, doğrudan doğruya denizde asayişle bağlantılı olan SUA Sözleşmesi, SUA Protokolü ve 2005 SUA Protokolleri ve ISPS Kodu'nu kabul etmiştir. Belirtilen belgelerin geliştirilmesi ve kabulü safhalarının hiçbirinde IMO'nun yetkisi tartışma konusu yapılmamıştır. Zira günümüzde denizde seyrüsefer emniyeti (*safety*), denizde asayiş (*security*) kavramından tamamen bağımsız biçimde düşünülemez ve yorumlanamaz. Bu kavramları birbirlerinden kesin çizgilerle ayırmak mümkün görünmemektedir.

DHS'de IMO'nun yetkilerine herhangi bir gönderimde bulunulmaması sebebiyle IMO'nun faaliyetlerinin sınırlandırılmış olduğu yönündeki yorumlar da sağlıklı değildir. Milletlerarası örgütlerin ve kuruluşların görev ve yetkileri denizciliğe dair çerçeve nitelikte bir sözleşme olan DHS'nde değil, fakat kendi kuruluşlarına esas sözleşmelerde gösterilir. Ayrıca DHS'nde IMO'nun yetkilerini kısıtlayan hiçbir hükme yer verilmiş değildir. Bu bağlamda OPRC ve MARPOL 73/78 hükümlerinin de IMO'nun yetkilerini kısıtlamadığını, bilakis güçlendirdiğini belirtmekte fayda vardır.

OPRC'nin amacının iyi anlaşılabilmesi için kapsamlı biçimde okunması ve yorumlanması gerekir. OPRC m. 6, Taraf Devletlerden petrol kirlenmesi olaylarına zamanında, hızlı ve etkili biçimde müdahale etmeleri için millî sistemlerini kurmalarını, millî acil eylem planlarını oluşturmalarını ve koordinasyon sağlanması için bu bilgileri IMO'ya sunmalarını istemektedir. OPRC, kıyı ötesi tesisleri kapsam dışı bırakmamış, bu tesisleri de kapsayacak şekilde Taraf Devletlerin belirtilen millî sistem ve acil eylem planlarını oluşturmalarını hedeflemiştir. Keza, MARPOL 73/78'de deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla açıkça kıyı ötesi

petrol platformlarına uygulanacak bazı hükümlere yer verilmiş olduğu görülmektedir.

Komite'nin başlangıçta müstakil bir milletlerarası sözleşmenin geliştirilmesi fikrini benimsemesine karşılık Konsey'in konunun yeniden değerlendirilmesi yönündeki kararı sonrasında görüşünü değiştirerek devletler için örnek teşkil edecek karşılıklı veya bölgesel bir sözleşme modeli oluşturulmasına yönelik çalışmalara ağırlık vermeyi tercih etmesi, tam bir hayal kırıklığı yaratmıştır. Sadece usule ait bazı sebeplerle ve IMO Sözleşmesi lafzının katı biçimde yorumlanmasıyla Stratejik Yönerge'nin revize edilmesinden vazgeçilmesi, milletlerarası deniz topluluğu için iyi bir emsal oluşturmamıştır. 11.9.2001 olayından hemen sonra ISPS Kod'un kabulü ve 2005 SUA Protokollerinin revize edilmesi amacıyla meselenin gündeme alınmasında ve müzakerelerin hiçbir safhasında ne usul meseleleri, ne de IMO'nun yetkisinin kapsamı hususunda hiçbir tartışma ve tereddüt yaşanmıştır.

Komite müzakerelerinde en makul yaklaşım tarzı, Güney Kıbrıs delegasyonu tarafından gösterilmiştir. Bu delege, müstakil bir milletlerarası rejim oluşturulması çalışmalarını müzakerelerin hemen başında engellemek kaydıyla, devletler için örnek olabilecek karşılıklı veya bölgesel bir sözleşme modelinin geliştirilmesinin faydalı olacağını, Komite'nin mesele üzerinde daha fazla çalışma yapması gerektiğini savunmuştur. Ayrıca bu amaçla Stratejik Yönerge'nin değiştirilmesi için sadece Komite'nin değil, fakat Deniz Güvenliği Komitesi ve Deniz Çevresinin Korunması Komitesi'nin de onaylarının alınmasının uygun bir yöntem olabileceğini ileri sürmüştür.

Müstakil bir milletlerarası sözleşme ihdası, nihai ve tercih edilebilir bir hedef olmakla beraber Tazmin Rejimi esasları, ister müstakil sözleşmenin geliştirilmesi olsun, isterse model olabilecek bir karşılıklı ve bölgesel sözleşmenin geliştirilmesi olsun, çalışmaların temel referans noktası olmalıdır. Ayrıca, meseleyi spesifik olarak düzenleyen başarılı bir milletlerarası rejimin geliştirilmesinde kıyı ötesi tesislere dair millî kanunlar ile yürürlükteki karşılıklı veya bölgesel sözleşmeler ya da diğer

enstrümanlardan faydalanılmalıdır. Yeterli olmasa da örnek olabilecek bir karşılıklı veya bölgesel sözleşme modeli oluşturulması, müstakil bir rejime ulaşılmasında önemli bir basamak sayılabilir. Müstakil rejime ulaşılması uzun zaman alacağından geçici bir tedbir olarak OPOL modeli üzerine kurulu hazırlanacak bölgesel sözleşme modellerinin kıyı ötesi tesislerin yoğun olarak faaliyette buldukları deniz alanları için yürürlüğe konulmalarına gayret edilmelidir⁸¹. Bu çerçevede Komite, tamamen esnek hukuk yaklaşımıyla, bağlayıcı olmayan metinler de kabul edebilir.

Örnek olabilecek karşılıklı veya bölgesel bir sözleşmenin oluşturulmasında denizde asayişin (*security*) sağlanması, kıyı ötesi tesislerin teknik yönden genel olarak kabul edilen kalite teminat standartlarına uygun olması, malik veya işletenlerin sözleşme kapsamında yükümlülüklerini yerine getirebilecek ölçüde mali kaynaklara sahip olmaları, Taraf Devletlerin yargı yetkisi ile kirlenme olayının ilgili makamlara bildirilmesine dair hükümlere yer verilmelidir. Ayrıca sözleşmelerin milletlerarası seviyede genel kabul gören yürürlükteki özel hukuk prensipleriyle uyumlu olmasına da özen gösterilmelidir.

SONUÇ

Kıyı ötesi tesislerin başta petrol olmak üzere deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi faaliyetlerini yürüttükleri sırada sebep oldukları deniz kirliliği zararları için Tazmin Rejimi paralelinde müstakil bir rejim oluşturulması zorunlu hâle gelmiştir. Mesele, artık küresel bir nitelik kazanmıştır. Milletlerarası deniz topluluğu adına IMO'nun böyle bir rejimin kurulmasına öncülük ederek çalışmalarını yoğunlaştırması gerekirken devletler için örnek olabilecek karşılıklı veya bölgesel bir sözleşme modeli üzerinde çalışmayı tercih etmesiyle büyük bir fırsat kaçırılmıştır.

⁸¹ White, s. 27.

Milletlerarası sözleşmeler, genellikle deniz çevresine zarar veren önemli bir olayın arkasından geliştirilir. Tespit edilen hukuk boşlukları, mevcut belgeler de dikkate alınarak uygun hükümler sevk edilmek suretiyle tamamlanır. Böylece aynı zamanda milletlerarası seviyede yeknesaklık sağlanır. MONTARA ve DEEPWATER HORIZON gibi iki büyük çevre felaketinden sonra müstakil bir rejime ulaşılması hususunda milletlerarası topluluğun yeterli hassasiyeti göstermemesi, makul gerekçelerle açıklanamaz. Müstakil rejim önündeki en büyük engel, bütün Dünya'da petrol araştırma ve işleme faaliyetlerini yürüten dev şirketlerin devletler üzerindeki baskıları ve lobi faaliyetleridir.

Milletlerarası hukukta mevcut boşluklar, sadece kıyı ötesi tesislerin sebep oldukları kirlenme zararlarıyla sınırlı değildir. Kıyı ötesi tesislerin kurtarma ve enkaz kaldırma gibi deniz hukukunun iki önemli ve güncel meselesini düzenleyen milletlerarası sözleşmelerin de kapsamı dışında kalması, büyük endişe kaynağıdır. Kıyı ötesi tesislerin sebep olduğu deniz kirliliği olaylarının artması ve seyrüsefer engellerinin ciddi riskler doğurmaya başlamasıyla birlikte yakın gelecekte özellikle 1989 KS ve Nairobi Sözleşmesi dâhil ilgili milletlerarası belgelerin gözden geçirilmesine ihtiyaç duyulacağı beklenmektedir.

KISALTMALAR

ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
B.	:Baskı
Barselona Sözleşmesi	:Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında Sözleşme, 1976
Bkz.	:Bakınız
BP	:British Petroleum
C.	:Cilt
CMI	:Committee Maritime International

DHS	:1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
ed.	:Edition
ICC	:International Chamber of Commerce
ILC	:International Law Commission
IMO	:International Maritime Organization
IOPCF	:International Oil Pollution Compensation Funds
ISA	:International Seabed Authority
ISM Kod	:Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu
ISPS Kod	:Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu
LEG	:Legal
m.	:Madde
MARPOL 73/78	:Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme, 1973
Mük.	:Mükerrer
Nairobi Sözleşmesi	:Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi, 2007
OPOL	:Kıyı Ötesi Kirlenme Sorumluluk Sözleşmesi, 1974
OPRC	:Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1990
OSPAR	:Kuzeydoğu Atlantik Deniz Çevresinin Korunması Hakkında Sözleşme, 1992
Res.	:Resolution
s.	:Sayfa
S.	:Sayı
SDR	:Special Drawing Right
SOLAS	:Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974

SUA Protokolü	:Kıta Sahanelğinde Yer Alan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Protokol, 1988
SUA Sözleşmesi	:Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme, 1988
UN/DOALOS	:United Nations Office of Legal Affairs/Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea
UNEP	:United Nations Environment Programme
vd.	:ve devamı
Vol.	:Volume
Y.	:Yıl
1969 Müdahale Sözleşmesi	:Petrol Kirliliği Kazalarında Açık Denizlerde Müdahaleye Dair Milletlerarası Sözleşme, 1969
1972 Atık Sözleşmesi	:Atıkların ve Diğer Maddelerin Bırakılmasının Sebep Olduğu Deniz Kirliliğinin Önlenmesine Dair Milletlerarası Sözleşme, 1972
1977 Sözleşmesi	:Deniz Yatağı Mineral Kaynaklarının Araştırılması ve İşletilmesinden Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararları İçin Hukuki Sorumluluğa Dair Sözleşme, 1977
1989 KS	:Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989
1992 FS	:Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992

1992 HSS	:Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992
1996 HNS	:Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme, 1996
2001 BS	:Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme, 2001
2003 TFS	:1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü
2009 MODU	:Hareketli Kıyı Ötesi Sondaj Birimlerinin İnşa ve Donanımına Dair Kod, 2009
2010 HNS Protokolü	:1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşmenin 2010 Protokolü

KAYNAKÇA

I. KİTAP VE MAKALELER

- Abdullayev, C.: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Ankara 2005.
- Allen, J.: A Global Oil Stain – Cleaning Up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production, Australian and New Zealand Maritime Law Journal 2011, Vol. 25, s. 90 vd.
- Anderson, P.: ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications, London 2005.
- Bates, J. H. – Benson, C.: Marine Environment Law, London – Newyork – Hamburg – Hong Kong 1993.
- Bates, J. – Birnie, P. - Burgess, R.: Transmittal and Instruction Sheet for Oil and Gas Law, The North Sea Exploration (by Kenneth R. Simmonds General Editor), Vol. 1, New York 1982.
- Brown, E. D.: Decommissioning of Offshore Structures: Legal Obligations under International and Municipal Law, Oil and Petrochemical Pollution 1982, Vol. 1/1, s. 23 vd.
- Brubaker, D.: Marine Pollution and International Law, London – Florida 1993.
- Chau, W.: Liability and Compensation for Bunker Pollution, The Journal of Maritime Law & Commerce, October 2002, Vol. 33/5, s. 553 vd.
- Demir, İ.: Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, Ankara 2010.
- Demir, İ.: Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma, Ankara 2013.
- Demir, İ.: 1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan

- Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme'de 2010 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Eylül 2011, C. XXVII, S. 3, s. 199 vd.
- Demir, İ.: 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmede 2003 Tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Ocak – Haziran 2012, C. 3, S. 1, s. 213 vd.
- Dubais, B. A.: The 1976 London Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage from Offshore Operations, The Journal of Maritime Law & Commerce (1977 – 1978), Vol. 9/1, s. 61 vd.
- Esmaili, H.: The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law, Aldershot – Burlington USA –Singapore – Sydney 2001.
- Fleischer, C. A.: Liability for Oil Pollution Damage resulting from Offshore Operations, Stockholm Institute for Scandianvian Law (1957 – 2009), s. 108 vd.
- Honein, S. E.: The International Law relating Law to Offshore Installations and Artificial Islands, Southampton 1991.
- Hooke, N.: Maritime Casualties (1963-1996), 2.ed., London 1997.
- İlgin, C.: Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003.
- Johnston, D. M.: The Environmental Law of the Sea, Switzerland 1981.
- Kashubsky, M.: Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry: Review of Major Conventions and

- Kindt, J. W.: Russian Law, Maritime Studies, November-December 2006, Vol. 2006/151, Part I, s. 1 vd.
- Kindt, J. W.: The Law of Sea: Offshore Installations and Marine Pollution, Pepperdine Law Review 1985, Vol. 12/2, s. 381 vd.
- Kuran, S.: Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2009.
- Ling, Z.: Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer 2007.
- McDade, P. V.: The Removal of Offshore Installations and Conflicting Treaty Obligations as a Result of the Emergence of the New Law of the Sea: A Case Study, San Diego Law Review 1987, Vol. 24/3, s. 645 vd.
- Ogg, T.: IMO's International Safety Management Code (The ISM Code), International Journal of Shipping 1996, s. 143 vd.
- Özçayır, Z. O.: Liability for Oil Pollution and Collisions, London – Hong Kong 1998.
- Özman, A.: Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.
- Özman, A.: Deniz Hukuku, C. I, Giriş – Kaynaklar – Kişiler – Nesnelere – Ulusal Deniz Alanları, Ankara 2006.
- Pazarıcı, H.: Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, B. 7, Ankara 2003.
- Radovich, V.: International Legal Regime of Offshore Structures – Environmental Concerns, <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Young%20CMI/Paper_2_Violeta_Radovich.pdf>.

- Ramseur, J. L.: Liability and Compensation Issues Raised by the 2010 Gulf Oil Spill, Congressional Research Service, (11 March 2011), <<https://fas.org/sgp/crs/misc/R41679.pdf>>.
- Rares, S.: The Need for an International Convention to deal with Off-Shore Hydrocarbon Leaks, A Paper Presented at the 2011, Biennial Mini Conference of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand (Lilianfels, Katoomba on 11 March 2011), <<http://www.fedcourt.gov.au/publications/admiralty-papers/20110311>>.
- Rodriguez, A. J. – Hubbard, M. C.: International Safety Management (ISM) Code: A New Level of Uniformity Tulane Law Review (1998 – 1999), Vol. 73/5-6, s. 1585 vd.
- Sav, Ö.: Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Ankara 2001.
- Schoenbaum, T. J.: Admiralty and Maritime Law, 4th ed., St. Paul MINN 2004.
- Shaw, R.: Trans-boundary Oil Pollution Damage Arising from Exploration and Exploitation of Offshore Oil. Do We Need An International Compensation Convention? October – December 2011, CMI News Letter No. 3, s. 18 vd.
- Toluner, S.: Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, B. 4, İstanbul 1996.
- Tütüncü, A.: Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Yenilenmiş B. 3, İstanbul 2004.

White, M.: Offshore Craft and Structures: A Proposed International Convention, Australian Mining & Petroleum Law Journal 1999, Vol. 18, s. 21 vd.

II. RAPORLAR

A 16/Res. 676, October 19, 1989.

A 26/Res.1023, January 18, 2010.

CMI Newsletters 2004, No: 1, January / April 2004, <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Newsletters/2004/Binder1.pdf>>.

Interntaional Court of Justice 1949 Report: The Corfu Channel Case, Vol. I, <<http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1499.pdf>>.

IOPCF: Annual Report 2003.

LEG 78/10, August 13, 1998.

LEG 97/14/1, September 10, 2010.

LEG 97/15, December 1, 2010.

LEG. 98/13/1, February 18, 2011.

LEG 98/13/2, March 2, 2012.

LEG 99/14, April 24, 2013.

LEG 100/13, February 22, 2013.

LEG 101/12, May 13, 2014.

United Nations: Reports of International Arbitral Awards (2006), Trail Smelter Case (United States/Canada, 16 April 1938 – 11 March 1941), Vol. III, s. 1905 – 1982.

III. İNTERNET KAYNAKLARI

<<http://cil.nus.edu.sg/1977/1977-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-resulting-from-exploration-for-and-exploitation-of-seabed-mineral-resources>>.

< <http://global.britannica.com/EBchecked/topic/1698988/Deepwater-Horizon-oil-spill-of-2010>>.

<http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf>.

<<http://tr.euronews.com/2014/09/05/bp-Meksika-korfezi-ndeki-petrol-sizintisinda-ihmalkar-bulundu>>.

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Achille_Lauro>.
<http://www.bfn.de/0310_helsinki+M52087573ab0.html>.
<http://www.bp.com/tr_tr/turkey/toplum-ve-cevre-/cevresel-faaliyetlerimiz/cevre-duyarl_1_/meksika-koerfezi--deepwater-horizon-.html>.
<<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Newsletters/CMI%20News%202011-3.pdf>>.
<<http://www.icj-cij.org/pcij/series-a.php?p1=9&p2=1>>.
<<http://www.icj-cij.org/docket/?sum=317&code=nzf&p1=3&p2=3&case=59&k=6b&p3=5>>.
<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>>.
<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>>.
<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>>.
<<http://www.opol.org.uk/about-2.htm>>.
<http://www.ospar.org/content/content.asp?menu=00340108070000_000000_000000>.
<<http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&catid=001001004>>.
<<http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonunep/ropme/instruments/default.asp>>.